

Universidade do Porto
Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação

O IMPACTO DOS ESTEREÓTIPOS NO CONTEXTO RODOVIÁRIO

João Guilherme de Almeida Cosme Fernandes

outubro 2017

Dissertação apresentada no Mestrado Integrado de Psicologia, Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação da Universidade do Porto, orientada pelo Professor ***José M. Marques*** (FPCEUP)

AVISOS LEGAIS

O conteúdo desta dissertação reflete as perspectivas, o trabalho e as interpretações do autor no momento da sua entrega. Esta dissertação pode conter incorreções, tanto conceptuais como metodológicas, que podem ter sido identificadas em momento posterior ao da sua entrega. Por conseguinte, qualquer utilização dos seus conteúdos deve ser exercida com cautela.

Ao entregar esta dissertação, o autor declara que a mesma é resultante do seu próprio trabalho, contém contributos originais e são reconhecidas todas as fontes utilizadas, encontrando-se tais fontes devidamente citadas no corpo do texto e identificadas na secção de referências. O autor declara, ainda, que não divulga na presente dissertação quaisquer conteúdos cuja reprodução esteja vedada por direitos de autor ou de propriedade industrial.

Agradecimentos

Este é um trabalho decisivo na minha vida pessoal e académica que culmina o processo de formação que vivi ao longo destes cinco anos na FPCEUP. Neste sentido estamos perante uma obra que tendo um autor que a assume como sendo sua, não deixa de ser uma obra onde estão presentes os momentos de reflexão e aprendizagem que fui vivendo. Momentos estes em que pude contar com o apoio e a cumplicidade de algumas pessoas às quais agradeço, ainda que saiba que não é possível agradecer a todos com quem partilhei o quotidiano ao longo daqueles anos de formação.

Sabendo isto, começo por agradecer ao Professor Doutor José Marques, o meu orientador, o facto de ter acreditado em mim e no projeto de trabalho que lhe propus. Agradeço-lhe, também, o estímulo, o apoio rigoroso e a imensa disponibilidade que manifestou, os quais me permitiram enfrentar o conjunto de desafios com que ele, a propósito da tarefa que decidi realizar, me confrontou. Agradeço-lhe, finalmente, as aprendizagens que me permitiu realizar, o que veio a constituir um dos momentos de formação mais marcantes de que pude usufruir ao longo da minha permanência na FPCEUP.

À TeamPost, irmãos de armas nesta cruzada, sem dúvida que não estaria aqui hoje se não fosse por cada um de vocês. Guardo com carinho este percurso, principalmente por ter sido passado ao vosso lado. Um obrigado nunca será suficiente.

À Looney, apesar de agora distantes, o meu percurso nesta faculdade só pode ter sido melhor pelos momentos que lá sempre se foram fazendo acontecer. Obrigado pelas amizades, pelo espírito e pela partilha: SEMPRE A CANTAR POR TI, CONTIGO ATÉ AO FIM, TU ÉS O NOSSO AMOR!

Aos meus amigos, pelos sempre bons momentos, pela amizade, pelo apoio e pela vossa disponibilidade. Por os momentos perdurarem sempre. São os melhores. Será sempre um até já!

Aos meus pais e à minha irmã, pelo carinho e amor incondicional: o vosso apoio foi, e será sempre, fundamental. Obrigado por tudo e por serem as pessoas maravilhosas que são.

À Sara, “Por isto e por mais do que isto, tu estás aí e eu, aqui, também estou aí. Existimos no mesmo sítio sem esforço. Aquilo que somos mistura-se. Os nossos corpos só podem ser vistos pelos nossos olhos. Os outros olham para os nossos corpos com a mesma falta de verdade com que os espelhos nos reflectem. Tu és aquilo que sei sobre a ternura. Tu és tudo aquilo que sei. Mesmo quando não estavas lá, mesmo quando eu não estava lá, aprendíamos o suficiente para o instante em que nos encontrámos (...).” - José Luís Peixoto

Resumo

Os automóveis e o contexto rodoviário têm um forte impacto no quotidiano da grande maioria das pessoas, pelo que é importante compreender o papel dos estereótipos na estrada. Uma vez que o carro conduzido por um indivíduo pode exprimir, até certo ponto, o seu estatuto social e as características que lhe estão associadas, o objetivo principal deste estudo é explorar o estatuto da viatura e a forma como este se relaciona com vários fatores do contexto rodoviário. Distinguíram-se três categorias que constituem o estatuto do carro: Baixa Gama, Média Gama e Alta Gama. Foi realizado um primeiro estudo, através da técnica de associação livre de palavras, com o objetivo de perceber se as representações de viaturas, e seus respetivos condutores, de diferentes estatutos estavam associadas a diferentes valorizações. Foi realizado um segundo, através de um questionário, com o objetivo de estudar os efeitos das perceções que os participantes produzem acerca do estatuto das viaturas no seu comportamento como condutores, e a forma como estes se relacionam com vários fatores do contexto rodoviário.

No primeiro estudo confrontamo-nos com evidências que mostram diferenças com base nas representações dos carros e dos seus respetivos condutores, enquanto que o segundo estudo vem demonstrar a necessidade de se produzirem abordagens mais complexas acerca do comportamento dos condutores, tendo em conta fatores como o sexo, risco percecionado, níveis de *road rage*, estereótipos, avaliações de comportamentos, competências de condução e sua orientação para a dominância social.

Palavras-Chave: contexto rodoviário; estereótipos; estatuto social; representações; *road rage*; orientação dominância social.

Abstract

Cars and the road context have a strong impact on the daily lives of the vast majority of people, so it is important to understand the role of stereotypes on the road. Since the car driven by an individual can express to a certain extent their social status and the associated characteristics, the main objective of this study is to explore the status of the car and how it relates to various factors of the road context. Three categories that constitute the status of the car were distinguished: Low Range, Average Range and High Range. A first study was carried out, using the free word association technique, in order to understand if the representations of vehicles, and their respective drivers, of different statuses were associated with different valuations. A second questionnaire was carried out with the objective of studying the effects of the perceptions that the participants produce about the status of the vehicles in their behavior as drivers and how they relate to various factors in the road context.

In the first study, we are confronted with evidence that shows differences based on the representations of the cars and their respective drivers, while the second study demonstrates the need to produce more complex approaches to driver behavior, taking into account factors such as gender, perceived risk, road rage levels, stereotypes, behavioral assessments, driving skills and their social dominance orientation.

Keywords: road context; stereotypes; social status; representations; road rage; social dominance orientation.

Résumé

La voiture et le contexte routier ont un fort impact sur le quotidien de la grande majorité des personnes, Il est donc importante de comprendre le rôle des stéréotypes sur la route. En partant du principe que la voiture conduite par un individu peut exprimer, en tout cas jusqu'à un certain point, le statut social de cet individu aussi bien que les caractéristiques associées à ce statut, le but principal de ce travail est d'explorer le rapport entre le statut attribué à une voiture avec plusieurs facteurs en jeu dans le contexte routier. En partant d'une distinction entre trois catégories de statut de la voiture - les gammes basse, moyenne et haute - nous avons conduit une première étude ayant recours à l'association libre de mots. L'objectif de cette étude était de comprendre dans quelle mesure les représentations des voitures et de leurs respectifs propriétaires, associées à des valeurs différentes associées à leurs statuts respectifs. Une deuxième étude a été réalisée, en utilisant un questionnaire pour étudier les effets des perceptions que les participants produisent a propos du statut des véhicules dans leur comportement en tant que conducteurs et comment ils se rapportent à divers facteurs du contexte routier.

Dans la première étude, nous sommes confrontés à des résultats qui montrent des différences basées sur les représentations des voitures et de leurs conducteurs, tandis que la deuxième étude démontre la nécessité de produire des approches plus complexes du comportement des conducteurs, en tenant compte de facteurs tels que le sexe, le risque perçu, les niveaux de rage au volant, les stéréotypes, les évaluations comportementales, les compétences de conduite et leur orientation pour la dominance sociale.

Mots clés: contexte routier; stéréotypes; statut social; représentations; rage au volant; orientation dominance sociale.

Índice

Introdução	1
Visão Geral e Hipóteses	8
Estudo 1	9
1. Método	9
1.1.Amostra	9
1.2.Material	9
1.3.Procedimento	10
2. Resultados	11
2.1.Análise Fatorial de Correspondências	11
3. Discussão	16
Estudo 2	19
1. Método	19
1.1.Amostra	19
1.2.Material	19
1.3.Procedimento	21
1.4.Manipulação Experimental do Estatuto dos Carros	21
1.4.1. Variáveis Dependentes	22
1.5.Medidas	22
1.6.Construção de Grupos à Posteriori	24
2. Resultados	26
2.1. Autoavaliação dos Condutores	26
2.2. Probabilidades de Acidente	26
2.3. Causas de Acidente	27
2.4. Agressividade Rodoviária (Road Rage)	28
2.5. Estereótipos	29
2.6. Orientação para a Dominância Social	30
2.7. Atribuição de Responsabilidade	31
3. Discussão	35
Conclusão	40
Referências Bibliográficas	43

Índice de Quadros e Figuras

Quadro 1. <i>Clusters com base na gama atual e ideal.</i>	25
Figura 1. <i>Análise do campo representacional da categoria “Carros”</i>	12
Figura 2. <i>Análise do campo representacional da categoria “Condutores”</i>	15
Figura 3. <i>Diferenças na manipulação experimental quando o carro atual é de Média Gama</i>	32
Figura 4. <i>Diferenças na manipulação experimental em função do cluster 1 (“Ambiciosos”)</i>	33
Figura 5. <i>Diferenças na atribuição de responsabilidade na manipulação experimental ..</i>	34
Figura 6. <i>Diferenças de velocidades por condição da manipulação experimental.</i>	34

Índice de Anexos

Anexo 1. <i>Caraterísticas atribuídas aos veículos de diferentes gamas.....</i>	1
Anexo 2. <i>Caraterísticas atribuídas aos condutores de veículos de diferentes gamas</i>	2
Anexo 3. <i>Posições relativas dos estímulos do veículo no espaço definido pelos dois fatores da AFC e respetivas contribuições para cada um desses fatores.</i>	3
Anexo 4. <i>Palavras mais caraterísticas de cada um dos estímulos do veículo.</i>	4
Anexo 5. <i>Posições relativas dos estímulos do condutor no espaço definido pelos dois fatores da AFC e respetivas contribuições para cada um desses fatores.....</i>	5
Anexo 6. <i>Palavras mais caraterísticas de cada um dos estímulos dos condutores.</i>	6
Anexo 7. <i>Análise de componentes principais com rotação Varimax do Road Rage.</i>	7
Anexo 8. <i>Análise de componentes principais com rotação Varimax da Orientação para a Dominância Social.</i>	8
Anexo 9. <i>Causas Prováveis de Acidente e Respetivas Descritivas para os Participantes ...</i>	9

Introdução

Tendo em conta o grande impacto que os automóveis e o contexto rodoviário têm diariamente na vida da grande maioria das pessoas, o mundo social na estrada é um tema muito relevante, pelo que seria expectável que este fosse um tema de interesse a ser investigado pela psicologia social. De facto, o ato de conduzir é muito mais do que operar mecanicamente um veículo como meio de transporte entre destinos. Pelo contrário, trata-se de um processo complexo que envolve fatores pessoais, expressos por uma transferência social entre condutores, passageiros e pedestres, finalmente influenciados pelo contexto e estímulos contextuais detetados dentro e fora do veículo (Hennessy, 2011).

Psicologia Rodoviária (*Traffic Psychology*)

A psicologia rodoviária é uma disciplina relativamente nova (Chaloupka-Risser, 2013), sendo que foi a partir de 2008 que começou a aparecer um crescente número de estudos dedicados a esta área da psicologia social aplicada (Glendon, 2011).

Glendon (2011) apresenta uma revisão de estudos clássicos (Näätänen & Summala, 1976; Heino, 1996; Lajunen, 1997; Groeger, 2000; Matthews, 2001; Fuller, 1984, 2005, 2008), que abrangem o grande tema dos comportamentos na condução, incorporando estudos do foro cognitivo, ergonómico, visual, comportamental, social, individual e emocional, estudados de forma isolada ou combinada entre si (Glendon, 2011). Também foram criados, a partir de muitos destes estudos, programas de intervenção com o objetivo de reduzir a sinistralidade rodoviária. (McKenna & Myers, 1997).

Groeger e Rothengatter (1998) afirmam que existe um número considerável de projetos de investigação na Psicologia Social focados nos processos da condução e nos condutores, e na relação entre atitudes e comportamentos, sendo muitos destes estudos inspirados na Teoria do Comportamento Planeado de Ajzen (1985, 1991), segundo a qual, a intenção de realizar um determinado comportamento está dependente da atitude (positiva ou negativa) face a esse comportamento, da norma subjetiva (o comportamento das pessoas relevantes para o indivíduo) e do controlo comportamental percebido (a noção de ser capaz de desempenhar esse comportamento específico). Acrescentam-se ainda, estudos sobre o papel das emoções no comportamento dos condutores quando

cometem violações do código da estrada, como o de Lawton, Parker, Manstead e Stradling (1997). Este estudo distinguiu infrações agressivas dirigidas a condutores individuais, de infrações “normais” do código da estrada, sendo que estas últimas se subdividiram em infrações rápidas e infrações de manutenção de progresso. As infrações rápidas não estavam associadas a uma tendência geral de irritabilidade e embora pareçam constituir um comportamento agressivo para outro condutor, do ponto de vista do próprio condutor, era apenas sobre “ganhar a corrida” e divertir-se. No entanto, as infrações de manutenção de progresso foram associadas a uma tendência geral para a irritabilidade dirigida aos outros, caracterizada por impaciência, intolerância e pouco controlo da raiva. O estudo mostrou ainda que é improvável os condutores terem afetos negativos associados à infração que realizam, por exemplo, pensar que podem ter um acidente, uma vez que raramente são punidos. Pelo contrário, durante a própria infração é comum que os condutores experienciem afetos positivos associados à mesma, como a adrenalina de conduzir a grande velocidade. Adicionalmente, o estudo mostrou que homens e pessoas mais jovens são mais prováveis de cometer infrações, ou adotar comportamentos de *road rage* do que pessoas mais velhas ou mulheres.

Além dos temas de investigação referidos acima, também se tem dado destaque ao estudo dos enviesamentos cognitivos que interferem nas auto-avaliações dos condutores, assim como das situações e dos riscos com que se confrontam em situação de condução (Groeger, 2002). Um exemplo deste tipo de estudos é o trabalho realizado por Greening e Chandler (1997), que verificaram que a sobrevalorização das próprias competências de condução leva à subestimação do risco que os condutores estão expostos.

Outros exemplos de enviesamentos cognitivos que têm sido estudados no domínio da condução dizem respeito a teorias sobre atribuições causais, ou por outras palavras, o processo pelo qual os indivíduos constroem explicações para os motivos subjacentes ao seu comportamento e ao comportamento dos outros (Ross, 1977). Outros enviesamentos estudados dizem respeito ao enviesamento otimista (*positive bias*), nas quais se inserem o otimismo irrealista (*unrealistic optimism*; Groeger & Grande, 1996). Quer o enviesamento otimista como o irrealista tendem a definir o mesmo fenómeno, que de uma forma sucinta tenta perceber o que leva alguém a acreditar que corre menos riscos de experienciar um resultado negativo em comparação com os outros. Pelo outro lado, o enviesamento conhecido como ilusão de controlo (*illusion of control*), diz respeito ao oposto dos enviesamentos anteriores, ocorrendo em situações em que os indivíduos

consideram ser mais provável serem bem-sucedidos mesmo quando essa probabilidade não existe objetivamente (McKenna, 1993).

Como se pode depreender da investigação mencionada acima, a psicologia social rodoviária tem-se preocupado, sobretudo, com os enviesamentos cognitivos dos condutores, com o objetivo de reduzir esses enviesamentos (McKenna & Myers, 1997; Groeger & Rothengatter, 1998). No entanto, este tipo de investigações têm desvalorizado os efeitos da perceção dos condutores acerca dos outros condutores na estrada.

Categorização Social, Estatuto e Estereótipos

Para Allport (1954), os estereótipos e a categorização são aspetos funcionais do pensamento sobre as pessoas, na medida em que facilitam a sua adaptação ao meio social que os rodeia. No entanto, quando combinados com valores sociais portadores de preconceitos e justificativos de desigualdades sociais, os estereótipos podem desencadear atitudes e avaliações tendenciosas dos outros, contribuindo, assim, para legitimar e reforçar esses preconceitos e desigualdades. No contexto do presente estudo, podemos considerar como desigualdades sociais as diferenças de estatuto social que se tornam salientes através do tipo de automóvel conduzido pelos indivíduos. Associadas a estereótipos, essas diferenças podem ser entendidas como parte do processo de categorização, possibilitando um olhar sobre o mundo mais previsível e compreensível, porque permitem inferir as atitudes dos condutores e prever o seu comportamento.

A evidência empírica demonstra que qualquer categoria adquire o seu significado apenas por contraste com outras categorias salientes no contexto percetivo (Hogg, 2001). De facto, investigações realizadas por Tajfel e colegas (e.g. Tajfel, 1959; Tajfel & Wilkes, 1963, *cit in* Hogg, 2001) demonstram que as crenças associadas aos estereótipos decorrem de um efeito de acentuação percetiva. Ou seja, a categorização (de pessoas ou de outros objetos) baseia-se no exagero da perceção das semelhanças entre os elementos de uma mesma categoria e das diferenças entre elementos de categorias diferentes.

No caso da auto-categorização, quando os indivíduos não se limitam a categorizar objetos que lhes são exteriores, mas se categorizam a si próprios, esses significados e os valores que lhes estão associados são definidos através de uma comparação social entre a categoria de pertença e uma categoria contrastante, relevante para o indivíduo e saliente no contexto social em que a categorização ocorre. Este processo de comparação obedece ao *princípio do meta-contraste* (Turner, Hogg, Oakes, Reicher & Wetherell, 1987). A categorização social e a comparação social reduzem, assim, a incerteza subjetiva não só

quanto à posição do indivíduo na sociedade, mas também quanto ao valor associado a essa posição.

A investigação demonstra também que o efeito de acentuação preceptiva que referimos acima é mais forte se for importante, para o indivíduo que categoriza, distinguir os grupos numa dimensão percetiva relevante para a sua identidade social (Hogg, 2001). Nesse sentido, quanto mais incerto um indivíduo se encontra acerca da sua posição e do seu valor num determinado contexto social, mais propenso estará para se categorizar a si próprio e aos outros em categorias extremadas e bem-definidas (Hogg & Mullin, 1999). Tal categorização não será, no entanto, aleatória. Ao categorizar-se a si próprio e aos outros, definindo, assim, a sua identidade social, o indivíduo procurará satisfazer uma motivação essencial para se ver a si próprio e ser visto pelos outros como portador de um valor social positivo.

À semelhança do que ocorre em muitos outros contextos (cf. Hogg & Abrams, 1988; Turner, 1982), a motivação para possuir uma identidade social positiva poderá, de facto, ser um fator não negligenciável para a explicação dos fenómenos psicossociais que ocorrem no contexto rodoviário, uma vez que a categorização social permite um reforço da própria identidade e da autoestima. Podemos especular, por exemplo, que para um indivíduo que conduza uma viatura de marca BMW, isso pode ser motivo para se diferenciar positivamente, com base na representação do estatuto social que o carro lhe confere, e assim para reforçar a sua identidade social.

Estereótipos e Estatuto Social em Contexto Rodoviário

Além das perspetivas que revimos brevemente acima, começam a aparecer outros estudos motivados por objetivos distintos, como por exemplo, na área da Psicologia Criminal. Davies e Patel (2005) realizaram três estudos que abordavam o papel dos estereótipos em contexto rodoviário, na forma como os profissionais da justiça (juízes, advogados, polícias ou agentes de companhias de seguros) tomam decisões importantes sobre quem é culpado em casos de acidente na estrada, revelando-se, na maior parte das vezes, como incompletos e polémicos. Os autores perguntam se tais decisões são invariavelmente guiadas apenas pelas evidências ou se poderão estar na sua base outros fatores, incluindo o sexo dos participantes, com particular foco em estereótipos acerca dos condutores e dos veículos que estes conduzem. Se fosse esse o caso, seria importante perceber se as atribuições de culpa feitas com base em estereótipos têm implicações

significativas no que diz respeito à consistência e objetividade das decisões tomadas neste tipo de casos.

Assim, o primeiro estudo consistiu em perceber se os participantes, de facto, manifestam estereótipos de forma consistente entre si, de acordo com os níveis apontados pelos participantes de agressão percebida, de acordo com a idade e sexo, e da cor e modelo do carro. As conclusões apontaram que estão presentes os estereótipos de agressividade percebida em função do modelo do carro e da sua cor.

No segundo estudo, Davies e Patel (2005) procuraram determinar se tais índices de agressividade influenciavam o julgamento da responsabilidade num acidente, baseado num relato do incidente e dos depoimentos dos condutores acerca do relato da colisão. Utilizaram-se os resultados do primeiro estudo que representaram maior e menor nível de agressão, sendo o primeiro representado por um homem jovem, cujo carro era um Ford Escort XR3i vermelho, enquanto que a baixa agressividade foi representada por um homem idoso que conduzia um Citroen 2 CV verde. Os resultados confirmaram a hipótese de que a informação estereotipada apresentada num breve relatório do acidente teve influência sobre o julgamento que os participantes fizeram acerca do comportamento dos condutores.

Relativamente ao terceiro estudo, foi construída uma narrativa à semelhança do anterior, sendo manipulado apenas um dos carros no cenário, implicando um quase acidente entre um carro e uma carrinha, que resultou no ferimento de um ciclista. As características do carro, cor e idade do seu condutor foram sistematicamente variadas em várias condições, enquanto que a carrinha e o seu condutor permaneceram sempre iguais. Os resultados mostraram que o tipo de carro, a sua cor e a idade do condutor influenciaram a percepção da velocidade e posição do veículo no momento do acidente, sendo atribuída maior velocidade e posicionamento ao nível do meio da estrada, ao carro que representa maior agressividade – Ford Escort XR3i, vermelho, conduzido por um jovem. O estudo mostra que as decisões tomadas acerca da culpa num acidente são influenciadas por atribuições e estereótipos acerca dos condutores e dos carros que estes conduzem, tal como homens e mulheres, condutores ou não condutores, partilham estereótipos de forma idêntica sobre a agressividade de diferentes condutores e das cores e modelos de carros conduzidos.

Em resumo, Davies e Patel (2005) demonstraram que o tipo de veículo tem influência na forma como as pessoas julgam um acidente, reforçando a hipótese deste

estudo, que o estatuto social que lhe é associado determina a forma como os indivíduos percebem uma dada infração na estrada.

Agressividade e Estatuto Social em Contexto Rodoviário

O efeito do estatuto social associado a um veículo na percepção da agressividade do seu condutor foi estudado por Doob e Gross (1968). Estes autores mediram os tempos de resposta entre o sinal ficar verde e as buzinas, tal como a duração das buzinas como indicadores de agressão dos condutores, quando estes são bloqueados por um carro num semáforo. A reter deste estudo é o facto de terem sido usados dois carros diferentes, indicativos de níveis de estatuto social distintos, a bloquear o trânsito no semáforo. Os resultados mostraram que os tempos de resposta eram menores e as respostas ocorriam mais frequentemente quando um condutor era bloqueado por um veículo de estatuto social inferior. Doob e Gross concluíram que o estatuto social do frustrador, e a agressividade sobre o frustrador estão inversamente relacionados.

Noutro estudo, McGarva e Steiner (2000), acompanhavam os participantes enquanto estes conduziam os seus próprios veículos. Num local previamente definido, os condutores-participantes eram objeto de buzinas e provocados por um comparsa que conduzia, ou um veículo revelador de baixo estatuto ou, um veículo revelador de alto estatuto. Foram medidas várias respostas à agressividade, como o nível de aceleração, a duração da verbalização em reação à provocação, a emissão de gestos não-verbais e a duração e a latência de buzinas. Os resultados mostraram que os condutores reagiram de forma mais agressiva às provocações do condutor do veículo de baixo estatuto do que às do condutor do veículo de alto estatuto.

Utilizando uma metodologia semelhante à do estudo precedente, Ben Jann (2002) explorou a agressividade dos condutores em função da relação entre o estatuto do condutor frustrado e do estatuto do condutor agressor. A ideia subjacente a este estudo era que a semelhança ou a diferença de estatuto social dos condutores determina a agressividade do comportamento, mais do que o estatuto de um ou do outro. Para além de outros resultados, este autor observou que quanto maior era a diferença do estatuto entre o frustrador e o agressor, maior era o número de buzinas em resposta à frustração gerada pelo comparsa. Noutros termos, a percepção de partilha de um mesmo estatuto social entre dois atores pode reduzir a agressividade rodoviária, enquanto que a percepção de diferença de estatuto aumenta essa agressividade. Este resultado é importante na medida em que estabelece uma clara relação entre os estereótipos (concretamente a

autocategorização num grupo semelhante ou diferente do outro) e a agressividade rodoviária.

Orientação para a Dominância Social (*Social Dominance Orientation*)

Nesta secção analisamos a noção de *orientação para a dominância social* (Pratto, Sidanius, Stallworth & Malle, 1994) e as suas possíveis implicações para o tema deste trabalho. A teoria da dominância social baseia-se na ideia de que as sociedades tendem a ser estruturadas de acordo com sistemas hierárquicos grupais, implicando a existência de um grupo hegemónico e dominante (ou, de um pequeno número de grupos com essas características) e de um grupo, ou conjunto de grupos subordinados (Sidanius & Pratto, 1999). Esta teoria tem vindo a ser testada com recurso a uma escala de personalidade cujo objetivo é medir a adesão dos indivíduos à ideia de que na sociedade deve ou não existir uma relação de dominância de certos grupos sobre outros, com base em fatores como o sexo, etnia, nacionalidade, religião, entre outros (Sidanius & Pratto, 1999). Neste sentido, Pratto, Sidanius, Stallworth e Malle (1994) definiram orientação para a dominância social como a preferência pela desigualdade entre grupos sociais. Num dos seus estudos, Pratto e colegas (Pratto, Sidanius, Stallworth & Malle, 1994) verificaram que a orientação para a dominância social está relacionada com uma série de crenças sociais e políticas. Os autores observaram que os homens tenderam a obter resultados de orientação para a dominância social superiores às mulheres, e que esta escala podia ser usada para prever atitudes sociais e políticas, uma vez que no caso das atitudes políticas níveis elevados e orientação para a dominância social estavam associados à procura de empregos relacionados com uma hierarquia superior, aos preconceitos em relação a certos grupos, ao apoio a leis e políticas baseadas na manutenção da ordem social, e ao apoio de programas militares e a políticas económicas conservadoras.

Outros investigadores verificaram que a orientação para a dominância social é um forte preditor de atitudes negativas face aos direitos das mulheres (Heaven, 1999), face a imigrantes ilegais em condição de *saliência da mortalidade* (cf. Solomon, Greenberg, & Pyszczynsky, 1998; Basset, 2010), e com a atribuição de culpa por participantes de etnia branca a um indivíduo de etnia negra num caso fictício de esfaqueamento (Crawley, Bacs, Nascimento e Pavon, 2014).

Para Sidanius e Pratto (1993), a orientação para a dominância social radica-se na motivação para manter a superioridade do endogrupo, nomeadamente através da desvalorização de exogrupos e da discriminação contra os seus membros, da rejeição de

programas sociais que tenham como objetivo aumentar a igualdade social, com vista a reforçar o *status quo*. A orientação para a dominância social permite assim abordar empiricamente a super-estrutura ideológica determinante das relações entre grupos e as posições adotadas pelos indivíduos nesse contexto (Poteat, Espelage, & Green, 2007).

Visão Geral e Hipóteses

A investigação sobre os aspetos psicológicos que influenciam os comportamentos rodoviários, nunca se popularizou, focando-se os estudos nos aspetos mais ergonómicos relacionados com o contexto rodoviário. Assim, o objetivo deste estudo é explorar o estatuto da viatura e a forma como este se relaciona com vários fatores do contexto rodoviário. Mais especificamente, procura-se distinguir o estatuto social das viaturas com base em três categorias: Baixa Gama, Média Gama e Alta Gama; perceber se as representações de viaturas de diferentes estatutos estão associadas a diferentes valorizações das identidades sociais dos seus respetivos condutores, valorizações que se traduzirão em termos de estereótipos e avaliações diferenciadas dos seus comportamentos e competências de condução; estudar como os comportamentos de condutores de viaturas de diferentes estatutos são interpretados pelos outros, se suscitam estereótipos e avaliações diferentes; observar as diferenças nas interpretações em função de variáveis como o sexo, risco percecionado, os níveis de *road rage* dos condutores e a sua orientação para a dominância social.

Com efeito, a revisão de literatura apresentada até este ponto, parece permitir concluir que é importante compreender o papel dos estereótipos na estrada, nomeadamente no que diz respeito aos comportamentos agressivos dos condutores (Whitlock, 1971; Hauber, 1980), à atribuição de culpa com base no estatuto social (Davies & Patel, 2005). De facto, o carro conduzido por um indivíduo pode exprimir, pelo menos até certo ponto, o seu estatuto social e as características que lhe estão associadas (Knapper & Cropley, 1980; Marsh & Collet, 1986). De entre essas características, a dominância e o prestígio são critérios definitórios da posição hierárquica, e, assim, da sua dominância social (Cheng, Tracy, Foulsham, Kingstone, Henrich, 2013; Pratto, Sidanius, Stallworth & Malle, 1995).

Estudo 1

1. Método

1.1. Amostra

Responderam ao questionário 36 participantes, 21 (58.3%) do sexo masculino e 15 (41.7%) do sexo feminino, com idades compreendidas entre os 18 e os 78 anos de idade ($M=34.03$, $DP=17.02$). Os dois sexos não diferiram significativamente em relação à idade, $t(34) = 0.45$, *ns*.

1.2. Material

Questionário de Associação Livre para as Categorias “Carro” e “Condutor”.

Este questionário foi construído com base nos critérios da Classificação da Comissão Europeia (1999), que distinguem nove categorias dos veículos através de letras, sendo que estas foram reagrupadas de acordo com os objetivos do estudo. Assim, criaram-se três categorias: Baixa Gama (que inclui os carros mini – A – e pequenos – B), Média Gama (que inclui os carros médios – C) e Alta Gama (que inclui os carros grandes – D –, executivos – E –, de luxo – F – e desportivos – S). Das categorias da Classificação da Comissão Europeia foram excluídos os carros desportivos utilitários (J) e carros multifunções (M).

O questionário está dividido em três partes, sendo que cada uma apresenta um par de imagens diferentes de carros correspondentes às gamas Baixa, Média e Alta. Pediu-se aos participantes para indicarem, para cada tipo de veículo e para cada condutor desse veículo, as seis características que imediatamente lhes ocorriam: “Quando pensa nos veículos do género dos que estão representados nas imagens seguintes, quais são as 6 palavras que lhe vêm mais imediatamente ao espírito (escreva uma palavra em cima de cada linha)?”; “Pense nas pessoas que habitualmente conduzem este tipo de veículos: Sobre cada uma das linhas abaixo, escreva as 6 palavras que mais imediatamente lhe vêm ao espírito quando pensa nesse tipo de pessoas (escreva uma palavra em cima de cada

linha).”.A apresentação das viaturas e dos condutores de cada gama foi contrabalanceada através dos respondentes, em seis versões diferentes.

1.3. Procedimento

Recolha de dados. O questionário foi aplicado individualmente aos participantes e o seu preenchimento durou aproximadamente 15 minutos. O único critério à priori para a constituição da amostra foi a idade, que devia ser superior a 18 anos.

Codificação das respostas. As respostas dadas pelos sujeitos foram codificadas da seguinte forma: 1. transformação de todos os adjetivos em substantivos masculinos e singulares; 2. transformação dos sinónimos na forma mais frequentemente utilizada pelos participantes para cada estímulo; 3. tradução de todos os estrangeirismos para a língua portuguesa; 4. transformação das formas negativas na forma mais simples e codificação dessas formas através do sinal “-“; 5. abreviação de algumas frases sob um símbolo/código; 6. eliminação de todas as palavras com frequência inferior a 5 por estímulo.

Após a codificação das respostas, foram construídas duas matrizes. Uma dessas matrizes cruzava as três categorias de veículos (em coluna) com as características que lhes tinham sido associadas (em linha). A segunda matriz cruzava os três tipos de condutores (colunas) com as características que lhes tinham sido associadas (linhas; cf. anexos 1 e 2). Foi obtido um total de 693 palavras, correspondentes a 373 ocorrências correspondentes a 31 palavras diferentes para “Estímulo Carros” e 320 ocorrências para 33 palavras diferentes para “Estímulo Condutores”.

Cada uma das matrizes foi, então, submetida a uma Análise Fatorial de Correspondências (Benzécri, 1973; Lebart e Morineau, 1982), com o objetivo de explorar a associação/relação de dependência entre as características associadas pelos participantes aos estímulos, tipo de automóvel e respetivo condutor.

2. Resultados

2.1. Análise Fatorial de Correspondências

Categoria “Carros”

A análise fatorial de correspondências extraiu dois fatores que explicam 74.9% da inércia total da matriz. A relação de dependência entre as palavras (representações) e os estímulos (gama do automóvel) é significativa, $\chi^2(60) = 289.78, p < .001$.

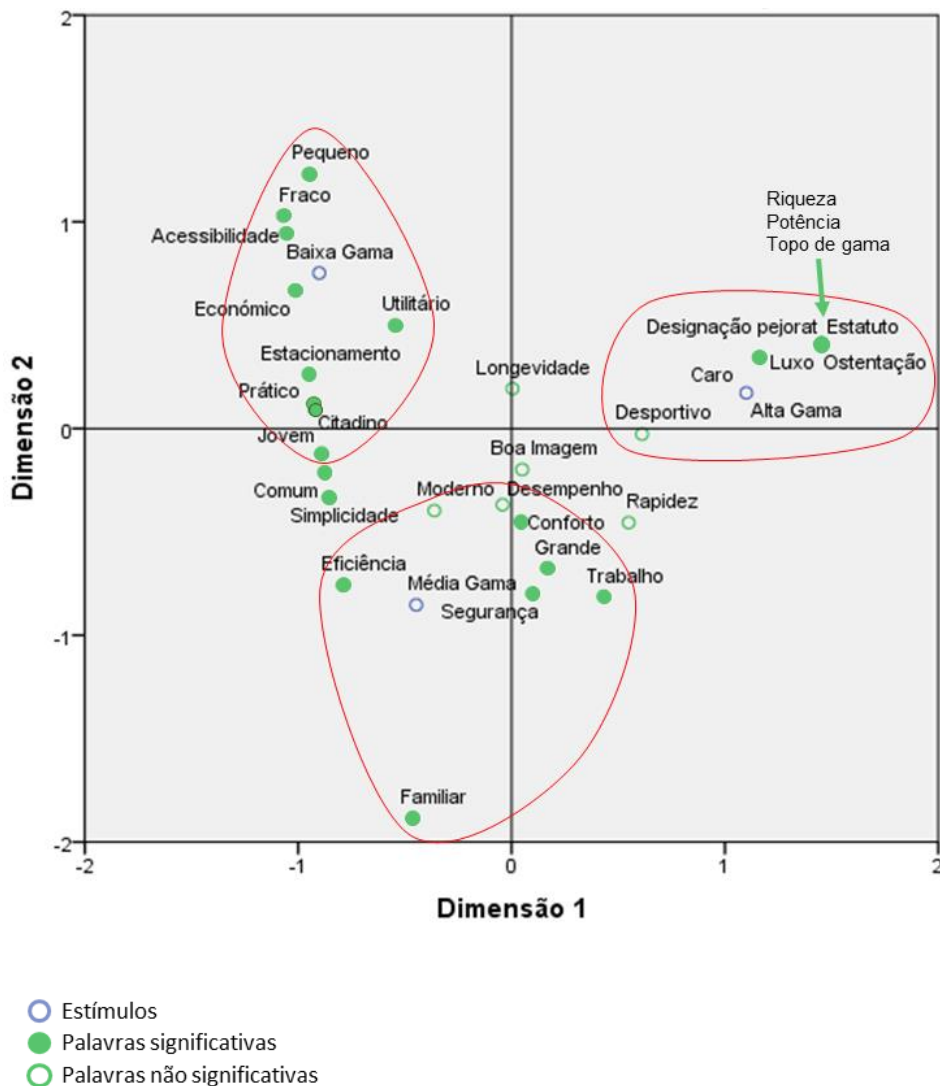
O Anexo 3 mostra a estrutura fatorial do espaço dos estímulos. Essa estrutura é composta por dois fatores, dos quais, o primeiro opõe o estímulo “Alta Gama” ao estímulo “Baixa Gama” (cf. colunas Coord.1 e CID1), e o segundo, opõe o estímulo “Baixa Gama” ao estímulo “Média Gama” (cf. colunas Coord.2 e CID2). Ou seja, as palavras evocadas pelos respondentes diferenciam, em primeiro lugar, as gamas Alta e Baixa e, em segundo lugar, as gamas Média e Baixa.

As palavras mais características de cada um dos estímulos, e que melhor diferenciam esse estímulo dos outros dois, são apresentadas no Anexo 4. Como se pode observar nesse mesmo quadro, as palavras mais associadas à Alta Gama por oposição à Baixa Gama são Riqueza, Caro, Luxo, Potência, Designação Pejorativa, Ostentação, Estatuto e Topo de Gama (palavras com coordenada positiva no primeiro fator e com fortes contribuições para esse fator). Neste contexto, as palavras que melhor diferenciam a Baixa Gama da Alta Gama são Acessibilidade, Económico, Pequeno, Cidadino, Prático, Fraco, Jovem e Estacionamento (com coordenada negativa no primeiro fator e fortes contribuições para esse fator). Por seu lado, as palavras mais características da Baixa Gama por oposição à gama média são: Pequeno, Acessibilidade, Económico, Fraco e Utilitário (palavras com coordenada positiva no segundo fator e forte contribuição para esse fator), e as palavras que melhor diferenciam a Média Gama da Baixa Gama são Familiar, Segurança, Trabalho, Grande, Conforto e Eficiência (palavras com coordenada negativa no segundo fator e forte contribuição para esse fator).

Para uma leitura mais global destes resultados, a Figura 1, apresenta as posições relativas das palavras com contribuições para a inércia superiores a .15 pelo menos num dos fatores, assim como os três estímulos e as palavras que, não contribuindo significativamente para a inércia dos fatores, se encontram, ainda assim, bem representadas nesses fatores. Nessa figura, podem distinguir-se três aglomerados

(clusters) em relação à categoria “Carros”, correspondentes, cada um, às palavras mais associadas a cada um dos estímulos (gamas “Baixa”, “Média” e “Alta”).

Figura 1. *Análise do campo representacional da categoria “Carros”.*



Nota. Baixa Gama: Acessibilidade, Económico, Pequeno, Citadino, Prático, Fraco, Jovem, Estacionamento, Utilitário. Média Gama: Familiar, Segurança, Trabalho, Grande, Conforto, Eficiência, Moderno, Desempenho. Alta Gama: Riqueza, Caro, Luxo, Potência, Designação Pejorativa, Ostentação, Estatuto, Topo de gama, Desportivo.

Em primeiro lugar, podemos observar que o estímulo **Baixa Gama** tem coordenada negativa no primeiro fator, e positiva no segundo, apresentando contribuição para a inércia tanto do primeiro, como do segundo fator. No entanto, apresenta uma qualidade de representação muito superior no primeiro fator (cf. Anexo 3). As palavras significativas, pela ordem de maior para a menor contribuição, no primeiro fator, são Acessibilidade, Económico, Pequeno, Citadino, Prático, Fraco, Jovem, Estacionamento e Utilitário (cf. Anexo 4). No que diz respeito às palavras relevantes para o segundo fator, pela mesma ordem, são Pequeno, Acessibilidade, Económico, Fraco, Utilitário, Estacionamento, Citadino, Jovem e Prático (cf. Anexo 4). Note-se que não foram consideradas algumas palavras que, apesar de terem boas qualidades de representação nesses fatores não contribuem de forma significativa para as respetivas inércias.

O estímulo **Média Gama** tem forte contribuição para a inércia e qualidade de representação no segundo fator, onde está posicionado com coordenada negativa (cf. Anexo 3). Logicamente, não existem palavras com contribuições relativas importantes para a inércia do primeiro fator que estejam associadas a este estímulo (cf. Anexo 4). Como esperado, no segundo fator, as palavras significativas, da maior para a menor contribuição para a inércia, são Familiar, Segurança, Trabalho, Grande, Conforto e Eficiência (cf. Anexo 4). Neste mesmo fator, além destas, a palavra Desempenho tem uma excelente qualidade de representação (cf. Anexo 4), embora com uma contribuição fraca para a inércia deste fator.

Finalmente, o estímulo **Alta Gama**, apresenta coordenada positiva no primeiro fator, para a inércia do qual contribui de forma importante (cf. Anexo 3). As palavras associadas a este estímulo são por ordem da sua contribuição para a inércia do primeiro fator, são Riqueza, Caro, Luxo, Potência, Designação pejorativa, Ostentação, Estatuto, Topo de gama (cf. Anexo 4). Desportivo embora não contribua fortemente para a inércia deste fator, está, ainda assim, bem representada. (cf. Anexo 4).

Será de referir que as palavras Comum e Simplicidade, apesar da sua forte contribuição para a inércia, não foram incluídas em nenhum *cluster* uma vez que não é possível saber se dizem respeito à Baixa ou à Média gama, sendo um erro incluí-las por isso mesmo.

Categoria “Condutores”

A análise fatorial de correspondência extraiu duas dimensões que explicaram 87.5% da inércia total da matriz (respetivamente, 83,2% e 16,8%). A relação de

dependência entre as palavras (representações) e os estímulos (gama do automóvel) é significativa, $\chi^2(64) = 288.90, p < .001$.

O Anexo 5 descreve a estrutura fatorial do espaço dos estímulos. Essa estrutura apresenta dois fatores, dos quais, o primeiro opõe o estímulo “Baixa Gama” ao estímulo “Alta Gama” (cf. colunas Coord.1 e CID1), e o segundo, opõe o estímulo “Média Gama” ao estímulo “Baixa Gama” (cf. colunas Coord.2 e CID2). À semelhança dos resultados do Estímulo “Carros”, igualmente de forma não surpreendente, as palavras evocadas pelos respondentes diferenciam, em primeiro lugar, as gamas Baixa e Alta e, em segundo lugar, as gamas Baixa e Média.

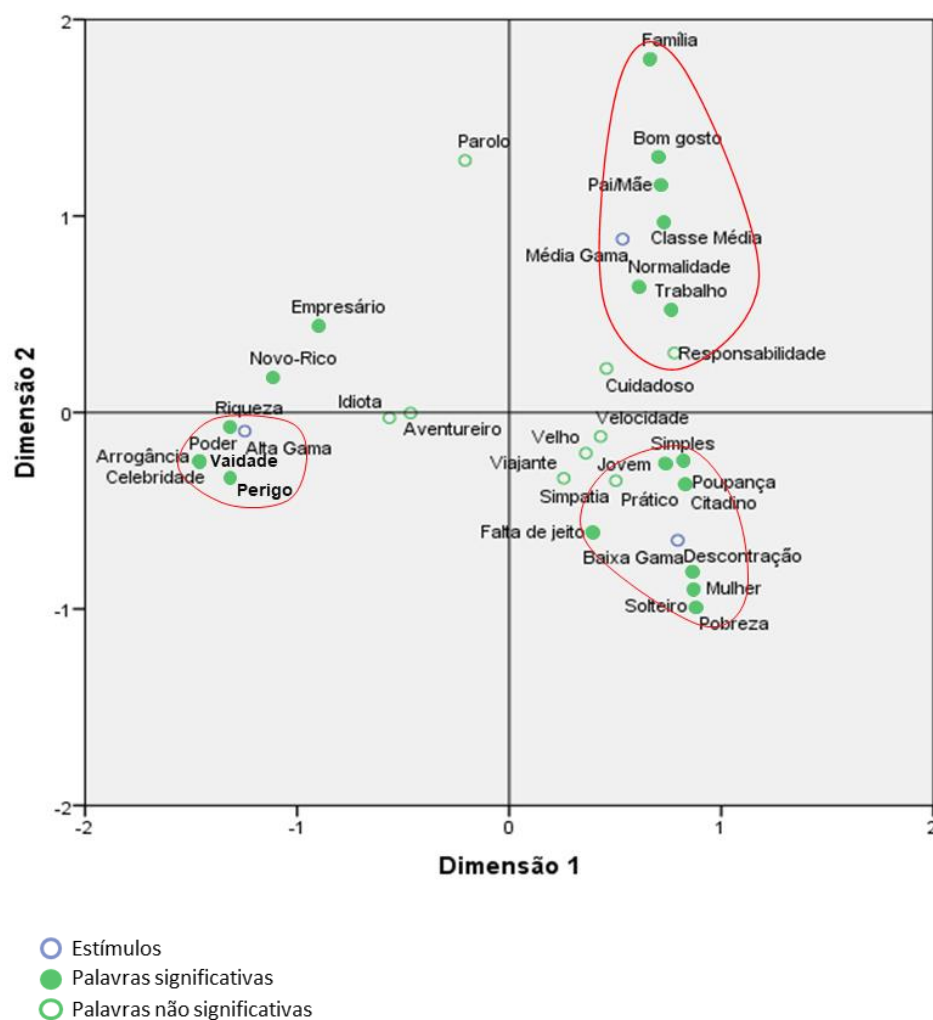
As palavras mais características de cada um dos estímulos, e que melhor diferenciam cada estímulo dos outros dois, são apresentadas no Anexo 6.

Como se pode ver nesse mesmo quadro, as palavras mais associadas à Baixa Gama por oposição à Alta Gama são Jovem, Pobreza, Simples, Mulher, Descontração, Poupança, Prático e Cidadino (palavras com coordenada positiva no primeiro fator e com fortes contribuições para esse fator). Neste contexto, as palavras que melhor diferenciam a Alta Gama da Baixa Gama são Riqueza, Vaidade, Arrogância, Poder, Perigo e Celebridade (com coordenada negativa no primeiro fator e fortes contribuições para esse fator). Por seu lado, as palavras mais características da Média Gama por oposição à Baixa Gama são Família, Bom gosto, Pai/Mãe, Classe Média, Normalidade e Trabalho (palavras com coordenada positiva no segundo fator e forte contribuição para esse fator), e as palavras que melhor diferenciam a Baixa Gama da Média Gama são Pobreza, Mulher, Descontração, Solteiro e Falta de jeito (palavras com coordenada negativa no segundo fator e forte contribuição para esse fator).

O gráfico da Figura 2 revela três aglomerados distintos (*clusters*) correspondendo cada um às palavras mais associadas a cada um dos Estímulos. O estímulo **Baixa Gama** tem coordenada positiva no primeiro fator, e negativa no segundo, e contribui significativamente para a de ambos os fatores, (cf. Anexo 6). No primeiro fator, as palavras significativas, por ordem decrescente das suas contribuições para a inércia desse fator, são Jovem, Pobreza, Mulher, Descontração, Poupança e Prático (cf. Anexo 6). Podemos considerar ainda a palavra Simpatia, que apresenta uma boa qualidade de representação nesse fator (cf. Anexo 6). As palavras com contribuições significativas para o segundo fator, também por ordem decrescente das suas contribuições para a inércia desse fator, são Solteiro e Falta de Jeito. Não se deteta qualquer palavra com boa

qualidade de representação, mas cuja contribuição para a inércia não seja significativa (cf. Anexo 6).

Figura 2. *Análise do campo representacional da categoria “Condutores”.*



Nota. Baixa Gama: Pobreza, Jovem, Mulher, Descontração, Solteiro, Simples, Poupança, Prático, Cidadino, Falta de jeito, Simpatia. Média Gama: Família, Bom gosto, Pai/ Mãe, Classe Média, Normalidade, Trabalho, Responsabilidade. Alta Gama: Riqueza, Vaidade, Arrogância, Poder, Perigo, Celebridade.

O estímulo relativo aos condutores que conduzem carros de **Média Gama** apresenta coordenada positiva no primeiro e segundo fatores. Este estímulo contribui significativamente para a inércia do segundo fator e apresenta uma qualidade de representação superior no segundo fator (cf. Anexo 5). No primeiro fator, as palavras significativas, por ordem decrescente das suas contribuições para a inércia desse fator,

são Normalidade, Trabalho e Classe Média. A associação Responsabilidade encontra-se também bem representada neste fator (cf. Anexo 6). No que diz respeito ao seu segundo fator, contribuem significativamente para a inércia as palavras Família, Bom gosto, Pai/Mãe, Classe Média, Normalidade e Trabalho (cf. Anexo 6).

Para concluir, no que concerne ao estímulo **Alta Gama**, este encontra-se com coordenada negativa no primeiro e no segundo fator, apresentando-se significativo no primeiro fator, tanto a nível da inércia, como da qualidade de representação (cf. Anexo 5). No primeiro fator, as palavras significativas, da maior para a menor contribuição da inércia, são Riqueza, Vaidade, Arrogância, Empresário, Poder, Perigo, Celebridade e Novo-Rico (cf. Anexo 6). Já no que diz respeito ao segundo fator, são significativas, por ordem igual, as palavras Empresário e Vaidade (cf. Anexo 6). Nenhuma palavra não significativa foi passível de ser incluída como representativa. Será de referir que quer Empresário, quer Novo-Rico não constaram da análise inicial uma vez que não se opõem de forma tão clara em relação à Gama Baixa, sendo as duas únicas palavras neste cluster com coordenada positiva na Dimensão 2, podendo, no entanto, ajudar a distinguir a Alta da Média Gama.

3. Discussão

Os resultados parecem indicar, relativamente à categoria “Carros”, que o estímulo **Baixa Gama** é economicamente caracterizado por ser acessível (“Acessibilidade”, “Económico”). Além de serem considerados carros módicos, os carros de Baixa Gama também são vistos como “Citadinos”, tipicamente “Pequenos” e “Práticos”, possivelmente em termos de facilidade de “Estacionamento”. Finalmente, aparece também associado à palavra “Fraco”, ainda que com uma baixa contribuição, não deixa de ser importante ressaltar a sua oposição à palavra “Potência”, que diz respeito aos carros de Alta Gama.

O estímulo **Média Gama** poderá ser resumido como o carro “familiar” “possuidor de características associadas a este domínio, como a “segurança”. Associada a este estímulo encontra-se também a palavra “Trabalho”, referindo-se possivelmente ao típico “carro de empresa”. Como atributos que caracterizam bem um carro de Média Gama, encontramos “Grande” e “Eficiência”. Também fazem parte, uma vez que revelaram ser

palavras bem representadas no campo semântico deste estímulo, as palavras “Desempenho” e “Eficiência”, similares no seu significado, e as palavras “Conforto” e “Moderno”, valorativas da categoria.

Finalmente, o estímulo **Alta Gama** surge associado com “Riqueza”, “Caro” e “Luxo”. É de sublinhar que nem sempre esta categoria se encontra associada a um valor social positivo, como o indicam as referências a “Designação pejorativa” e “Novo-Rico”. Além disso, como referido anteriormente a propósito do estímulo Baixa Gama, a palavra “Potência” aparece em oposição à palavra “Fraco”. Também aparecem retratadas as palavras “Ostentação” e “Estatuto”, aparentemente inerentes à Alta Gama, gama essa, por fim, logicamente conotada como “Topo de gama”.

Relativamente aos “Condutores”, é, como seria expectável com base nos resultados acima, o estímulo **Baixa Gama** aquele que está mais fortemente associado a “Pobreza”. É interessante constatar que os condutores de carros de Baixa Gama são associados ao sexo feminino, o que poderá traduzir quer um preconceito sexista, quer uma realidade sociológica correspondente ao facto de serem as mulheres que conduzem carros mais “utilitários” enquanto os homens preferem carros mais “desportivos”. Os condutores também são descritos como um “solteiro descontraído”. Parece, assim, que as respostas associadas a esta gama caracterizam uma pessoa “Jovem” e “Solteira”. Para além destes adjetivos, são também considerados simpáticos. Será ainda de referir a possível existência de um significado paralelo a esta ideia de jovem condutor solteiro, possivelmente inexperiente, ao ter em conta a ocorrência “Falta de jeito”, podendo ser considerada como uma categoria à parte de maus condutores. Os condutores deste tipo de carros são também percecionados como indivíduos simples, podendo estar a referir-se à sua forma de estar ou a caracterizar o seu poder económico. Em relação a esta segunda hipótese, podemos acrescentar, agora que são considerados indivíduos poupados – “Poupança”. Para concluir, à semelhança do veículo que conduzem, os condutores de carros de Baixa Gama são vistos como práticos e citadinos, levantando-se a possibilidade de que as características atribuídas aos condutores são por vezes confundidas por associação às características do carro que estes conduzem.

Os condutores de carros de **Gama Média** são caracterizados como familiares de forma consistente com o campo semântico associado aos carros de gama média, também os condutores são incluídos num contexto familiar tradicional (“Família”, “Pai/Mãe”, “Normalidade”, “Classe Média”, “Trabalho”, “Responsabilidade”). Aparece por fim a

expressão “Bom gosto”, o que parece expressar a atribuição de um valor positivo aos condutores dos carros de Média Gama.

Finalmente, o *cluster* relativo aos condutores de carros de **Alta Gama** tem como palavra com maior contribuição da inércia para a dimensão, “Riqueza”, seguindo-se “Vaidade”. Não parece surpreendente que o estímulo Alta Gama esteja associado a riqueza, advindo daí uma estereotipização relacionada com a imagem do carro, e por sua vez, de quem o conduz, aparentemente categorizado como alguém que é vaidoso. Ao mesmo tempo, os condutores de carros de Alta Gama são vistos como arrogantes, – “Arrogância” – justificável, tendo em conta a ideia de que os carros de Alta Gama são um símbolo de “Poder”, podendo muitas vezes ser associado a atitudes arrogantes. Não tão distante desta qualificação, aparece a palavra “Celebridade”. Ao pensarmos em tantos casos de figuras públicas como atores, cantores, podemos encontrar facilmente um significado semântico sinónimo de “Riqueza”, “Poder”, “Vaidade” e por vezes “Arrogância”. Finalmente, aparece com menor contribuição a palavra “Perigo”, apontando os condutores de carros de Alta Gama como sendo os mais perigosos em comparação aos de Gama Média ou Baixa, que, ao contrário dos condutores de Baixa gama, cuja falta de jeito foi atribuída, aqui obtivemos um significado distinto, sem margem para dúvidas ao serem conotados como perigosos.

Estudo 2

1. Método

1.1. Amostra

Responderam a este estudo 210¹ participantes 99 (47.1%) do sexo masculino e 111 (52.9%) do sexo feminino, com idades compreendidas entre os 18 e os 83 anos ($M = 40.13$, $DP = 15.04$). A idade dos participantes não difere significativamente em função do sexo, $t(207) = 1.18$, ns . Os participantes tinham todos carta de condução e declararam conduzir, em média, 10.07 horas por semana ($DP = 8.66$). Dos participantes, 15 (7.1%) conduziam há menos de um ano, 58 (27.6%) conduziam entre desde há um e desde há 10 anos, 45 (21.4%) entre desde há 10 e desde há 25 anos e 92 (43.8%) conduziam desde há mais de 25 anos.

1.2. Material

Questionário Contexto Rodoviário. Os participantes responderam a um questionário dividido em cinco partes. A primeira parte destinava-se à caracterização demográfica dos participantes.

A segunda parte apresentava 10 itens correspondentes a uma escala de agressividade rodoviária, onde os itens eram respondidos numa escala de Likert de 7 pontos (1 = “*Raramente*”; 7 = “*Frequentemente*”): “Enerva-se com outros condutores que o obstruem, não prestam atenção, ou conduzem mal à sua beira.”, “Ultrapassa o limite de velocidade, mesmo quando tem tempo mais do que suficiente para chegar ao seu destino.”, “Pensa coisas negativas acerca de outros condutores que o irritam, mas sem reagir verbalmente.”, “Quando pensa que os outros condutores não estão a raciocinar bem ou estão desatentos, irrita-se com a forma como conduzem.”, “Esforça-se por pensar de

¹ Participaram 260 sujeitos, mas foram eliminados todos aqueles com valores omissos nas variáveis “Carro Atual”, “Carro Ideal”, assim como todos os que assinalaram que não conduzem, uma vez que apresentaram em grande número valores omissos ao longo do questionário, restando uma amostra pequena, pouco representativa do grupo dos que não conduzem, insuficiente para procedimentos estatísticos.

forma positiva sobre outros condutores quando o aborrecem ou irritam, aceitando o facto de que quem conduz tem sempre que passar por situações desagradáveis.”, “Infringe uma lei ou uma regra sem grande importância, desde que saiba que não sofrerá consequências.”, “Insulta outro condutor que o irrite, mesmo que ele não o consiga ouvir, “Segue outro condutor que o tenha irritado a curta distância, tentando assustá-lo como castigo.”, “Abranda, travando até, quando outro veículo vai demasiado próximo atrás de si, de forma a afastá-lo.” e “Abana a cabeça a condutores que o irritam.”.

Na terceira parte do questionário, os participantes podiam ler seis afirmações construídas com base nas palavras mais significativas do primeiro estudo, relativamente à categoria “Condutores” de Baixa e Alta Gama, de forma a que fosse possível retratar afirmações estereotípicas. Foram utilizadas no caso da Alta Gama as palavras Riqueza, Vaidade e Arrogância, enquanto que no caso da Baixa Gama, foram utilizadas as palavras Pobreza, Mulher e Descontração. Os itens eram respondidos numa escala de Likert de 7 pontos (1 = “*Verdade*”; 7 = “*Mentira*”): As afirmações são as seguintes: “Condutores de carros como os Audi e BMW, são muitas vezes arrogantes, acabando, por exemplo, por parar o carro em segunda fila sem se preocuparem muito com os outros.”, “Condutores de carros como o Fiat Punto ou o Ford Fiesta, são mais perigosos na estrada do que aqueles que conduzem bons Mercedes.”, “As pessoas com mais dinheiro preocupam-se menos em cumprir as regras de trânsito”, “Os condutores mais descontraindo são também os mais prudentes.”, “Os carros de Alta Gama são um sinal de luxo, normalmente comprados por pessoas vaidosas.” e “Embora até possam respeitar mais o código, as mulheres conduzem pior do que os homens.”.

Na quarta parte, os participantes podiam ler um caso fictício de acidente, em que foi manipulado o estatuto do carro (inferior – Ford Fiesta – vs superior – Mercedes Benz Classe C), criando-se duas condições, uma em que o Ford _Fiesta batia, e outra em que era o Mercedes Benz Classe C a bater, A ordem de apresentação das declarações dos dois condutores foi contrabalanceada através dos participantes. Existiam assim duas variáveis independentes no estudo: uma variável independente inter-participantes, o carro que batia (Ford vs. Mercedes) e uma variável independente intra-participantes (a ordem de apresentação das declarações dos condutores). Foi então perguntado aos participantes, para os dois casos, “Em que medida considera o condutor do Veículo X responsável pelo acidente?” (1 = “*Nada responsável*”; 7 = “*Totalmente responsável*”), sendo também perguntada a velocidade a que circulariam no momento do acidente: “Com base na sua experiência, dê uma estimativa da velocidade a que o Veículo X estaria a circular no

momento do acidente?”, pedindo que a velocidade fosse assinalada da seguinte forma: “Entre x e x km/h” para os dois veículos.

Finalmente, na quinta parte do questionário, os participantes responderam a 8 afirmações que compõem uma escala de Orientação para a Dominância Social (Sidanius e Pratto, 1999; Ho, et al, 2015). Os itens eram respondidos numa escala de Likert de 7 pontos (1 = “*Discordo fortemente*”; 7 = “*Concordo fortemente*”). Essas afirmações eram: “Numa sociedade ideal tem que haver sempre alguns grupos de pessoas ‘por cima’ e outros ‘por baixo’.”, “Digam o que disserem, a verdade é que há grupos que são inferiores a outros grupos.”, “Nenhum grupo deveria ser dominante na sociedade.”, “Os grupos que estão “por baixo” são tão merecedores como os grupos que estão ‘por cima’.”, “É preciso reconhecer que há coisas mais importantes do que tentar garantir a igualdade entre grupos.”, “Vendo bem as coisas, é injusto tentar fazer com que os grupos sejam iguais.”, “Devemos fazer o que pudermos para igualar as condições para grupos diferentes.” e “Devemos procurar dar a todos os grupos as mesmas oportunidades de serem bem-sucedidos.”

1.3. Procedimento

Recolha de dados. O questionário foi aplicado individualmente aos participantes e o seu preenchimento durou aproximadamente 15 minutos. O único critério *à priori* para a constituição da amostra foi a idade, que devia ser superior a 18 anos.

1.4. Manipulação Experimental do Estatuto dos Carros

Na quarta parte do questionário mencionada acima, os participantes liam a descrição de um auto de acidente de viação fictício, entre um carro de Baixa Gama e um de Alta Gama. As declarações feitas pelo condutor do veículo que tinha batido eram as seguintes: “Estava prestes a estacionar à minha direita quando de repente senti um estrondo. O veículo atrás de mim tinha acabado de me bater nas traseiras do carro. Tinha dado pisca para a direita, era evidente que ia estacionar.”. As declarações do condutor do outro veículo eram: “Qual não é o meu espanto, o tipo tinha acabado de me ultrapassar a velocidade excessiva, de forma perigosa, e não é que depois abrandava à minha frente e acaba por travar? Depois de me ultrapassar àquela velocidade nunca na vida pensei que fosse parar assim daquela forma.”. Como já foi referido, alguns participantes

leram que foi o Ford que bateu e outros leram que foi o Mercedes, criando-se assim uma manipulação experimental, com duas condições.

1.4.1. Variáveis Dependentes

Atribuição de responsabilidade. Após lerem as declarações dos condutores acidentados, os participantes deviam responder a duas questões, relativas cada uma a um dos veículos: “Em que medida considera o condutor do Veículo *X* responsável pelo acidente?” (1 = “*Nada responsável*”; 7 = “*Totalmente responsável*”).

Velocidade mínima e máxima. A seguir a ser perguntada a atribuição de responsabilidade de cada veículo é perguntada a velocidade a que circulariam no momento do acidente da seguinte forma: “Com base na sua experiência, dê uma estimativa da velocidade a que o Veículo *X* estaria a circular no momento do acidente?”. Os participantes podiam inscrever uma velocidade entre 0 e um valor de três dígitos respetivamente para as velocidades mínima e máxima estimadas.

Bate. Foi criada à posteriori uma variável, rotulada de “Bate”, de forma a transformar as quatro versões, com fins de controlar o efeito de ordem, para as duas originais. Neste caso a orientação é em torno do carro que bate no caso do acidente, sendo criadas duas variáveis, “Ford bate”, nas versões 1 e 4, e “Mercedes bate”, nas versões 2 e 3.

1.5. Medidas

Os participantes deviam comparar-se com a generalidade dos outros condutores em termos da sua competência de condução, escolhendo uma de entre seis classificações possíveis (autoavaliação): “Entre os 10% melhores”, “Entre os 10% e os 25% melhores”, “Entre os 25% melhores e os 50% melhores”, “Entre os 50% e os 75% melhores” e “Entre os 25% piores”. Em seguida, foi-lhes pedido que indicassem a probabilidade de terem um acidente (probabilidade de acidente) de “pouca gravidade”, de “média gravidade” e “grave” em três escalas variando entre 0% e 100%.

Após terem indicado essas probabilidades, os participantes deviam indicar o grau em que adotavam cada uma de 10 reações que constituem a escala de agressividade

rodoviária (1 = “*Raramente*”; 7 = “*Frequentemente*”). Uma análise de componentes principais com rotação varimax realizada sobre essas respostas extraiu dois fatores explicativos de 54.18% da variância (respetivamente, 40.40% e 13.79%; ver Anexo 7). Como se pode ver no Anexo 7, as saturações dos itens nos dois fatores parecem traduzir um fator de Reações Psicológicas, e um fator de Reações Comportamentais.

Com base nestas saturações fatoriais foram somados os valores dos itens com saturações mais fortes em cada um dos fatores. Para o primeiro fator, a soma dos itens “Enerva-se com outros condutores que o obstruem, não prestam atenção, ou conduzem mal à sua beira.”, “Pensa coisas negativas acerca de outros condutores que o irritam, mas sem reagir verbalmente.”, e “Quando pensa que os outros condutores não estão a raciocinar bem ou estão desatentos, irrita-se com a forma como conduzem.” (α de Cronbach = .85) permitiu construir um índice de Reação Psicológica. Para o segundo fator, a soma dos itens “Ultrapassa o limite de velocidade, mesmo quando tem tempo mais do que suficiente para chegar ao seu destino.”, “Infringe uma lei ou uma regra sem grande importância, desde que saiba que não sofrerá consequências.”, “Insulta outro condutor que o irrite, mesmo que ele não o consiga ouvir.” e “Abana a cabeça a condutores que o irritam.” (α de Cronbach = .79) permitiu construir um índice de Reação Comportamental.

Em seguida, os participantes deviam indicar o seu grau de acordo com cada uma das palavras extraídas no Estudo 1 como mais características dos condutores de veículos de Baixa e Alta Gama². Essas palavras foram, no caso da Alta Gama Riqueza, Vaidade e Arrogância, enquanto que no caso da Baixa Gama, foram Pobreza (por oposição a Riqueza), Mulher e Descontração. Após a inversão da escala de resposta os valores das respostas dos sujeitos variavam entre 1 (“*Mentira*”) e 7 (“*Verdade*”). Estas respostas permitiram medir os estereótipos associados aos tipos de condutores.

Segue-se o caso de acidente de viação, em que após participantes lerem as declarações atribuídas a um carro de Baixa Gama e um de Alta Gama, é-lhes perguntado o seguinte para os dois veículos: “Em que medida considera o condutor do Veículo X responsável pelo acidente?” (1 = “*Nada responsável*”; 7 = “*Totalmente responsável*”), sendo também perguntada a velocidade a que circulariam no momento do acidente: “Com base na sua experiência, dê uma estimativa da velocidade a que o Veículo X estaria a

² Uma vez difícil a construção de frases estereotípicas acerca das palavras mais fortemente associadas aos condutores de Gama Média, a solução mais interessante passou por ser medir apenas os polos extremados das gamas, contando que estes fossem menos propensos a desejabilidade social.

circular no momento do acidente?”, pedindo que a velocidade fosse assinalada da seguinte forma: “Entre x e x km/h” para os dois veículos.

Finalmente, os participantes responderam a uma escala de orientação para a dominância social composta por oito itens (SDO8). Uma análise de componentes principais com rotação varimax efetuada sobre os valores destes oito itens extraiu dois fatores explicativos de 55.49% da variância (respetivamente, 40.38% e 15.11%; ver Anexo 8). Como se pode observar no Anexo 8, as saturações dos itens nos dois fatores parecem traduzir um fator de Crenças Psicológicas, e um fator de Crenças Hierárquicas.

Com base nestas saturações fatoriais foram somados os valores dos itens com saturações mais fortes em cada um dos fatores. Os itens com saturações mais fortes no primeiro fator são “Numa sociedade ideal tem que haver sempre alguns grupos de pessoas ‘por cima’ e outros ‘por baixo.’”, “É preciso reconhecer que há coisas mais importantes do que tentar garantir a igualdade entre grupos.” e “Vendo bem as coisas, é injusto tentar fazer com que os grupos sejam iguais”. Estes itens formam uma escala, designada de Crenças Hierárquicas (α de Cronbach = .71). Os itens com saturações mais fortes no segundo fator são “Os grupos que estão ‘por baixo’ são tão merecedores como os grupos que estão ‘por cima.’” “Devemos fazer o que pudermos para igualar as condições para grupos diferentes.” e “Devemos procurar dar a todos os grupos as mesmas oportunidades de serem bem-sucedidos”. Estes itens formam uma escala, designada por Crenças Igualitárias (α de Cronbach = .73). Após a inversão da escala de resposta nos itens 3, 4, 7 e 8, os valores das respostas dos sujeitos variavam entre 1 (“*Discordo fortemente*”) e 7 (“*Concordo fortemente*”). Estas respostas permitiram medir os estereótipos associados aos três tipos de condutores.

1.6. Construção de Grupos à Posteriori

Procedeu-se à construção de uma série de grupos à posteriori, a partir de várias variáveis dependentes, de forma a possibilitar a análise de determinados efeitos, que serão apresentados nos Resultados.

Gama Atual e Gama Ideal. Foi construído um grupo, com base nos carros mencionados pelos participantes, tendo por base a Classificação da Comissão Europeia, e mesma aglomeração efetuada no caso do primeiro estudo, atribuindo a devida gama a todos os indivíduos cujos carros foram mencionados na íntegra. No caso em que se

limitaram a enunciar a marca do carro (e.g., *Ford*, ao invés de *Ford Fiesta*) foi atribuído um 2, uma vez encontrar-se na média, com única exceção no caso das marcas consideradas à partida de Alta Gama, uma vez que não fabricam carros de gama inferior à categoria D, como é exemplo Mercedes, BMW, Volvo, Audi, Alfa Romeo, Mini, etc.

Neste sentido, no que diz respeito ao carro atual dos participantes, resultaram um total de 79 (37.6%) carros de Baixa gama, 100 (47.6%) de Média gama e 31 (14.8%) de Alta gama. Já para o carro ideal, obtiveram-se resultados na ordem dos 17 (8.1%) para a Baixa gama, 52 (24.8%) para a Média gama e 141 (67.1%) para a Alta gama.

Clusters Gama Atual e Gama Ideal. A partir destas novas variáveis, “Gama Atual” e “Gama Ideal” procedeu-se a uma análise de *Clusters K-means*, para 3 clusters, de forma a identificar grupos relativamente homogêneos com base nas características selecionadas – neste caso a gama atual e ideal referidas pelos participantes. Foram obtidos três clusters, cujo cluster 1 diz respeito ao grupo dos “Ambiciosos”, que conduzem carros de Baixa/Média Gama desejando ter um carro de Alta Gama. O cluster 2 diz respeito ao grupo dos “Satisfeitos”, que conduzem carros de Alta Gama, desejando conduzir o mesmo tipo de carros. Finalmente, o cluster 3 caracteriza-se por ser o grupo dos “Resignados”, que conduzem carros de Baixa/Média Gama, pretendendo conduzir carros de igual gama (cf. Quadro 1).

Quadro 1. *Clusters com base na gama atual e ideal.*

	1. Ambiciosos	2. Satisfeitos	3. Resignados
Gama Atual	1,57	3,00	1,54
Gama Ideal	3,00	3,00	1,75

Prática. Foi ainda criada uma nova variável, denominada de “Prática”, referindo-se à prática de condução dos condutores, construída a partir da variável “Conduz Média”, que diz respeito à estimativa de horas que os participantes dizem conduzir por semana. De forma a obter-se três categorias diferentes da variável “Conduz Média”, calcularam-se os percentis 33 e 66, obtendo-se assim os tercis relativos à nova variável, “Prática”, computando-se os devidos tercis com valores em que 1 significa “baixa” (conduz menos

de 5 horas), 2 “média” (conduz entre 5 e 10 horas) e 3 “elevada” (conduz mais de 10 horas).

2. Resultados

2.1. Autoavaliação dos Condutores

Efeitos estatísticos do Sexo e da Prática de condução dos participantes.

Verificou-se uma diferença significativa em relação à autoavaliação dos condutores em função do sexo, $F(1,208) = 27.24$, $p < .001$. Os homens avaliam-se como melhores condutores ($M = 2.24$, $DP = 1.04$) do que as mulheres ($M = 2.96$, $DP = .96$). Já no que diz respeito à prática, não observámos diferenças significativas, $F(2, 207) = 2.32$, *ns*.

Efeitos da Gama Atual e da Gama Ideal. Não se verificaram diferenças significativas na autoavaliação dos condutores em função da gama do carro atual nem em função da gama ideal ou da interação entre ambas as variáveis, todos os $F < 1$, *ns*.

2.2. Probabilidades de Acidente

Efeito estatístico do Sexo dos participantes. Não se verificaram diferenças significativas em relação às probabilidades de acidente consoante o sexo dos participantes. No entanto, é de realçar, nos acidentes de pouca gravidade, que as mulheres apresentam um valor visivelmente superior ($M = 35.0$, $DP = 26.25$) aos homens ($M = 31.04$, $DP = 22.63$), ocorrendo o mesmo nos acidentes de gravidade média ($M = 21.33$, $DP = 17.98$; $M = 17.53$, $DP = 13.95$), e nos acidentes graves ($M = 12.65$, $DP = 14.38$; $M = 9.75$, $DP = 13.39$).

Efeito estatístico da Prática. Não se verificaram diferenças significativas em relação às probabilidades de acidente consoante a prática dos condutores, no caso dos acidentes de pouca ($F < 1$, *ns*) e média gravidade, $F(2,207) = 2.09$, *ns*. Observaram-se, no entanto, diferenças significativas de acordo com o efeito da prática, $F(2, 207) = 4.21$, $p = .016$, para o caso dos acidentes graves: os resultados superiores aparecem associados

à baixa prática ($M = 14.40$, $DP = 16.01$), seguindo-se a média prática ($M = 12.30$, $DP = 14.30$) e por último, com as probabilidades mais baixas de acidente aparece a elevada prática ($M = 8.39$, $DP = 11.40$).

Efeitos da Gama Atual e da Gama Ideal. Não se verificaram diferenças significativas em relação às probabilidades de acidente de pouca e média gravidade em função da gama do carro, $F < 1$, *ns*. No entanto, verificaram-se diferenças marginais nos acidentes graves em função da gama dos carros atuais, $F(2,207) = 2.59$, $p = .078$. Os valores mais altos foram atribuídos ao caso da Alta Gama ($M = 16.10$, $DP = 16.41$), seguindo-se a Baixa Gama ($M = 11.48$, $DP = 14.45$) e por último a Média Gama ($M = 9.63$, $DP = 12.48$).

Em função do carro ideal, não se verificaram diferenças significativas entre as probabilidades de acidente atribuídas nos acidentes de pouca gravidade, $F(2,207) = 1.07$, *ns*, média gravidade, $F(2, 207) = 2.32$, *ns*, e aqueles considerados graves, $F(2,207) = 1.23$, *ns*.

Apesar de não existirem diferenças significativas entre os acidentes de pouca gravidade em função do Cluster das Gamas, $F(2,207) = 1.69$, *ns*, essas diferenças existem, ainda que marginalmente, nos acidentes de média gravidade, $F(2,207) = 2.44$, $p = .089$, em que o cluster 2 aparece com a percentagem de acidente superior ($M = 22.58$, $DP = 19.49$) em comparação ao cluster 1 ($M = 20.83$, $DP = 16.09$) e ao cluster 3 ($M = 16.12$, $DP = 14.59$). No caso dos acidentes graves, aparecem também diferenças marginalmente significativas, $F(2,207) = 2.51$, $p = .084$, com uma lógica igual à do caso anterior, aparece com a percentagem maior o cluster 2 ($M = 16.10$, $DP = 16.41$), seguindo-se o cluster 1 ($M = 11.10$, $DP = 13.75$) e por último o cluster 3 ($M = 9.41$, $DP = 12.79$).

2.3. Causas de Acidente

Exploração das Causas Prováveis de Acidente. Numa análise puramente descritiva, calculámos as frequências das causas apontadas pelos participantes para a explicação dos acidentes rodoviários. O Anexo 9 apresenta as 24 causas prováveis de acidente enunciadas pelos participantes, bem como o número (n) e percentagem (%) de participantes associados a cada causa. As seis causas que se destacaram, por ordem de decrescente de frequências, foram: “Excesso de velocidade”, “Distração do condutor”,

“Álcool”, “Uso de telemóvel”, “Incumprimento das regras de trânsito” e “Falta de civismo”.

2.4. Agressividade Rodoviária (*Road Rage*)

Efeito estatístico do Sexo. Observam-se diferenças significativas nas reações psicológicas entre os participantes dos dois sexos $t(208) = 3.46, p = .001$, sendo que os homens apresentam um valor superior ($M = 4.74, DP = 1.71$) do das mulheres ($M = 3.92, DP = 1.70$). Também nas reações comportamentais se verificaram diferenças significativas em função do sexo do participante, $t(196.45) = 6.82, p < .001$, apresentando novamente os homens as maiores reações ($M = 4.32, DP = 1.60$) em comparação com as mulheres ($M = 2.89, DP = 1.41$).

Efeito estatístico da Prática. Existem diferenças significativas em função da prática de condução nas reações psicológicas ao nível do *road rage*, $F(2,207) = 17.00, p = .003$, apresentando um resultado significativamente superior os condutores com elevada prática ($M = 4.74, DP = 1.77$) em comparação com os de prática média ($M = 4.06, DP = 1.67$) e baixa ($M = 3.88, DP = 1.65$). De acordo com o teste *a posteriori* de diferenças de médias de *Duncan*, diferencia-se a prática elevada das práticas média e baixa ($p = .05$).

Também existem diferenças significativas da prática de condução nas reações comportamentais $F(2,207) = 5.82, p = .003$, pela mesma ordem que no caso anterior aparecem com valor superior os condutores de prática elevada ($M = 3.98, DP = 1.75$), seguindo-se os de prática média ($M = 3.57, DP = 1.48$) e baixa ($M = 3.04, DP = 1.49$).

Efeitos da Gama Atual e da Gama Ideal. Não existem diferenças significativas nas reações psicológicas, nem das reações comportamentais em função da gama atual, respetivamente, $F < 1, ns$ e $F(2,207) = 1.95, ns$. No entanto, observou-se uma diferença marginalmente significativa nas reações psicológicas em função da gama ideal, $F(2,207) = 2.69, p = .070$. A Alta gama está associada a reações mais elevadas ($M = 4.49, DP = 1.71$), do que a Média gama ($M = 4.03, DP = 1.79$) e por fim do que a Baixa Gama ($M = 3.65, DP = 1.73$).

Já as diferenças entre reações comportamentais em função da gama ideal são significativas $F(2, 207) = 5.07, p = .007$. A Alta Gama está associada às reações

comportamentais mais fortes ($M = 3.80$, $DP = 1.66$), seguindo-se a Média ($M = 3.18$, $DP = 1.50$) e por fim a Baixa ($M = 2.75$, $DP = 1.76$).

Observaram-se também diferenças marginalmente significativas nas reações psicológicas em função dos clusters das gamas das viaturas, $F(2,207) = 2.43$, $p = .091$, sendo o cluster 2 o que apresenta valor superior ($M = 4.57$, $DP = 1.72$), seguindo-se o cluster 1 ($M = 4.47$, $DP = 1.72$) e por último o cluster 3 ($M = 3.93$, $DP = 1.77$).

Verificaram-se, no entanto, diferenças significativamente diferentes nas reações comportamentais, em função dos clusters das gamas, $F(2,207) = 5.04$, $p = .007$, diferenciando-se com o valor superior o cluster 2 ($M = 4.04$, $DP = 1.44$), seguindo-se o cluster 1 ($M = 3.74$, $DP = 1.71$) e por fim o cluster 3 ($M = 3.08$, $DP = 1.57$).

2.5. Estereótipos

Efeito estatístico do Sexo. Não existem diferenças significativas entre os itens 1, 2, 3, 4 e 5 em função do sexo, existindo apenas diferenças no item 6 (“Embora até possam respeitar mais o código, as mulheres conduzem pior do que os homens.”), $t(195,95) = 4.13$, $p < .001$, sendo que os homens acham esta afirmação mais verdadeira ($M = 2.19$, $DP = 1.09$) do que as mulheres ($M = 1.60$, $DP = 0.96$).

Efeito estatístico da Prática. Não existem diferenças significativas entre nenhum dos itens em função da prática de condução, $p > 1$.

Efeito da Gama Atual e da Gama Ideal. Existem diferenças significativas entre o item 1 (“Condutores de carros como os Audi e BMW, são muitas vezes arrogantes, acabando, por exemplo, por parar o carro em segunda fila sem se preocuparem muito com os outros.”) consoante a gama do carro atual, $F(2,207) = 6.53$, $p = .002$, sendo os condutores de carros de Alta gama aqueles que mais rejeitam essa afirmação ($M = 1.58$, $DP = .92$), seguindo-se a Média gama ($M = 2.22$, $DP = 1.12$) e por último a Baixa ($M = 2.41$, $DP = 1.09$).

Também se observaram diferenças significativas entre o item 3 (“As pessoas com mais dinheiro preocupam-se menos em cumprir as regras de trânsito.”) consoante a gama do carro atual, $F(2,207) = 5.71$, $p = .004$, sendo os condutores de Alta gama novamente os que rejeitam mais essa afirmação ($M = 1.77$, $DP = .92$), seguindo-se os condutores de Média gama ($M = 2.18$, $DP = 1.14$) e por fim da Baixa gama ($M = 2.54$, $DP = 1.16$).

Em relação ao item 5 (“Os carros de gama alta são um sinal de luxo, normalmente comprados por pessoas vaidosas”), verificaram-se diferenças marginalmente significativas em função da gama do carro atual, $F(2, 207) = 2.69$, $p = .070$, verificando-se que no caso da Alta Gama essa afirmação é mais rejeitada ($M = 1.90$, $DP = 1.25$), do que a Média ($M = 2.31$, $DP = 1.10$) e Baixa Gama ($M = 2.44$, $DP = 1.04$).

No caso dos restantes itens, 2, 4 e 6, não se verificaram diferenças significativas em função da gama atual do carro, $p > 1$.

Apenas se verificaram diferenças significativas no item 1 em função do carro de gama ideal, $F(2, 207) = 3.40$, $p = .035$, sendo que é o grupo que deseja ter um carro de Baixa gama o que considera a afirmação mais verdadeira ($M = 2.82$, $DP = 1.13$), seguindo-se os que desejam ter um carro de gama Média ($M = 2.25$, $DP = 1.03$), e por último, os que pretendem conduzir um carro de Alta Gama ($M = 2.10$, $DP = 1.12$).

Verificaram-se diferenças significativas no item 1 em função dos Clusters das gamas, $F(2,207) = 6.25$, $p = .002$, com valor superior no Cluster 3 ($M = 2.39$, $DP = 1.10$), seguindo-se o Cluster 1 ($M = 2.25$, $DP = 1.13$) e por fim o Cluster 2 ($M = 1.58$, $DP = .92$), e no item 3, consoante os Clusters das gamas, $F(2,207) = 4.17$, $p = .017$, encontrando-se os maiores valores no Cluster 3 ($M = 2.48$, $DP = 1.18$), seguindo-se o Cluster 1 ($M = 2.25$, $DP = 1.15$) e por fim o Cluster 2 ($M = 1.77$, $DP = .92$).

Já no item 5, as diferenças foram apenas marginalmente significativas, $F(2,207) = 2.68$, $p = .071$, encontrando-se o valor maior no Cluster 3 ($M = 2.45$, $DP = 1.09$), seguindo-se o Cluster 1 ($M = 2.32$, $DP = 1.06$) e por fim o Cluster 2 ($M = 1.90$, $DP = 1.25$).

2.6. Orientação para a Dominância Social

Efeito estatístico do Sexo. Verificaram-se diferenças significativas nas crenças hierárquicas em função do sexo dos participantes, $t(208) = 3.57$, $p < .001$, sendo que os homens apresentam um valor superior ($M = 3.49$, $DP = 1.82$) ao das mulheres ($M = 2.72$, $DP = 1.30$), não se verificando contudo, quaisquer diferenças entre o sexo e as crenças igualitárias, $p > 1$.

Efeito estatístico da Prática. Verificaram-se diferenças significativas consoante a prática de condução nas crenças hierárquicas, $F(2,207) = 4.48$, $p = .012$. A prática elevada apresenta um valor superior ($M = 3.44$, $DP = 1.77$) ao da baixa ($M = 2.82$, $DP =$

1.43) e média ($M = 2.71$, $DP = 1.37$). Não se verificaram, no entanto, diferenças entre a prática de condução e as crenças igualitárias, $F < 1$, *ns*.

Efeito da Gama Atual e da Gama Ideal. As crenças hierárquicas não diferem significativamente nem em função da gama atual, $F(2,207) = 1.76$, *ns*, nem da gama ideal, $F < 1$, *ns*, nem dos clusters das gamas, $F < 1$, *ns*. Também as crenças igualitárias não apresentaram diferenças significativas em função da gama atual, $F < 1$, *ns*, gama ideal, $F < 1$, *ns*, ou clusters das gamas, $F < 1$, *ns*.

2.7. Atribuição de Responsabilidade

Efeito estatístico do Sexo. Não existem diferenças significativas na atribuição de responsabilidade ao Ford, em função do sexo. No entanto, para o Mercedes, apesar da diferença ser apenas marginalmente significativa, $t(208) = 1.85$, $p = .066$, os homens atribuem mais responsabilidade ($M = 4.22$, $DP = 1.68$) do que as mulheres ($M = 3.78$, $DP = 1.76$) ao autor do acidente.

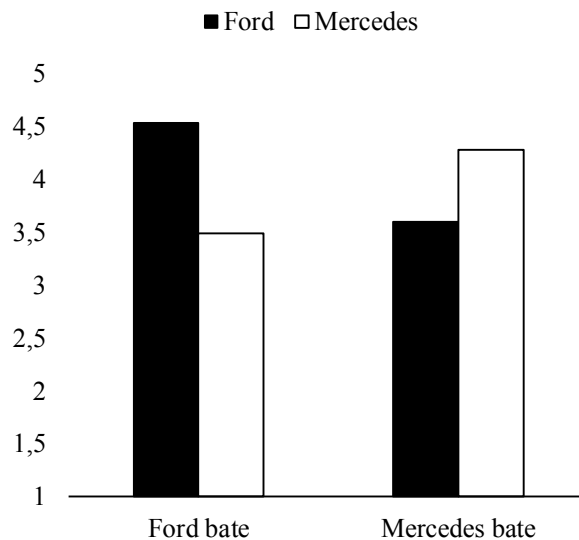
Efeito estatístico da Prática. Observaram-se diferenças significativas na manipulação experimental, consoante a prática de condução, $F(1,207) = 5.41$, $p = .021$, mas essas diferenças não se verificaram no caso da baixa e média prática ($F < 1$, *ns*). Já no caso de os condutores terem uma prática elevada, encontram-se diferenças significativas, $F(1, 207) = 4.99$, $p = .027$, na condição em que o Ford bate, com valor maior na atribuição de culpa do Ford ($M = 4.39$, $DP = 1.71$) em comparação ao Mercedes ($M = 3.79$, $DP = 1.73$). Já na condição em que é o Mercedes a bater, aparece o Mercedes com valor superior ($M = 4.58$, $DP = 1.41$) em relação ao Ford ($M = 3.68$, $DP = 1.54$).

Efeitos da Gama Atual e da Gama Ideal. Não existem diferenças significativas ao nível da manipulação experimental, quando o carro atual é de Baixa Gama, $F < 1$, *ns*, ou Alta Gama, $F(1,208) = 1.14$, *ns*.

Verificaram-se, no entanto, diferenças significativas na manipulação experimental, quando o carro atual é de Média Gama (cf. Figura 3), $F(1,208) = 7.69$, $p = .006$, sendo que na condição em que o Ford bate obteve-se um valor superior para o Ford ($M = 4.53$, $DP = 1.65$) do que para o Mercedes ($M = 3.49$, $DP = 1.82$), enquanto que na

condição em que o Mercedes bate obteve-se um valor superior para o Mercedes ($M = 4.28$, $DP = 1.67$) em comparação ao Ford ($M = 3.60$, $DP = 1.73$).

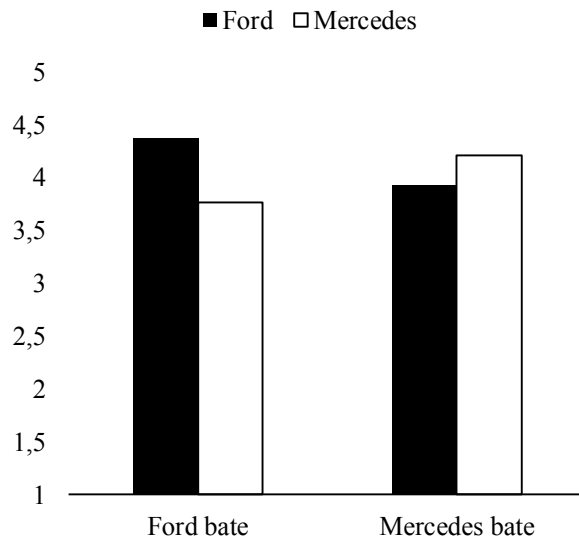
Figura 3. *Diferenças na manipulação experimental quando o carro atual é de Média Gama*



Não foram observadas diferenças significativas na manipulação experimental quando o carro ideal era de Baixa ou Média Gama ($F < 1$, ns), verificando-se apenas na Alta Gama, diferenças marginalmente significativas, $F(1,208) = 3.02$, $p = .084$. Para a condição em que o Ford bate, o mesmo foi mais responsabilizado ($M = 4.27$, $DP = 1.90$) do que o Mercedes ($M = 3.84$, $DP = 1.86$), e na condição em que o Mercedes bate, este foi mais responsabilizado ($M = 4.32$, $DP = 1.66$) do que o Ford ($M = 3.83$, $DP = 1.80$).

Verificaram-se diferenças significativas na manipulação experimental no cluster 1, $F(1,208) = 6.54$, $p = .011$, sendo que na condição em que o Ford bate o valor é superior para o Ford ($M = 4.33$, $DP = 1.92$) em relação ao Mercedes ($M = 3.64$, $DP = 1.87$), e na condição em que o Mercedes bate o valor é superior para o Mercedes ($M = 4.51$, $DP = 1.69$) do que para o Ford ($M = 3.67$, $DP = 1.81$), sendo o valor do Mercedes na condição em que o Mercedes bate o valor diferenciador.

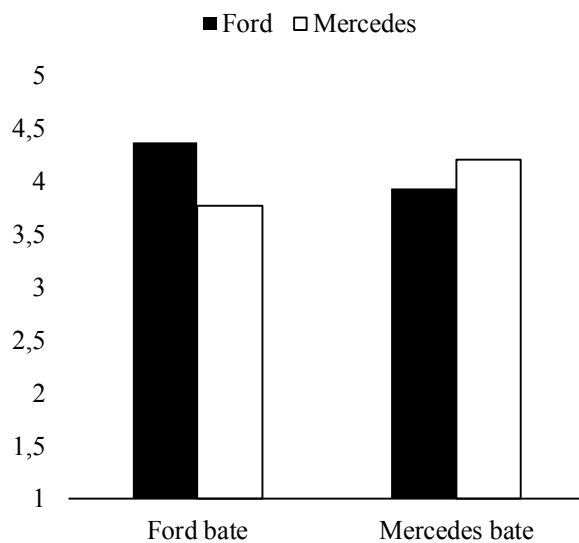
Figura 4. *Diferenças na manipulação experimental em função do cluster 1 (“Ambiciosos”).*



No entanto, não se verificaram quaisquer diferenças na manipulação experimental no cluster 2, $F(1,208) = 1.14$, *ns*, e 3, $F(1,208) = 1.01$, *ns*.

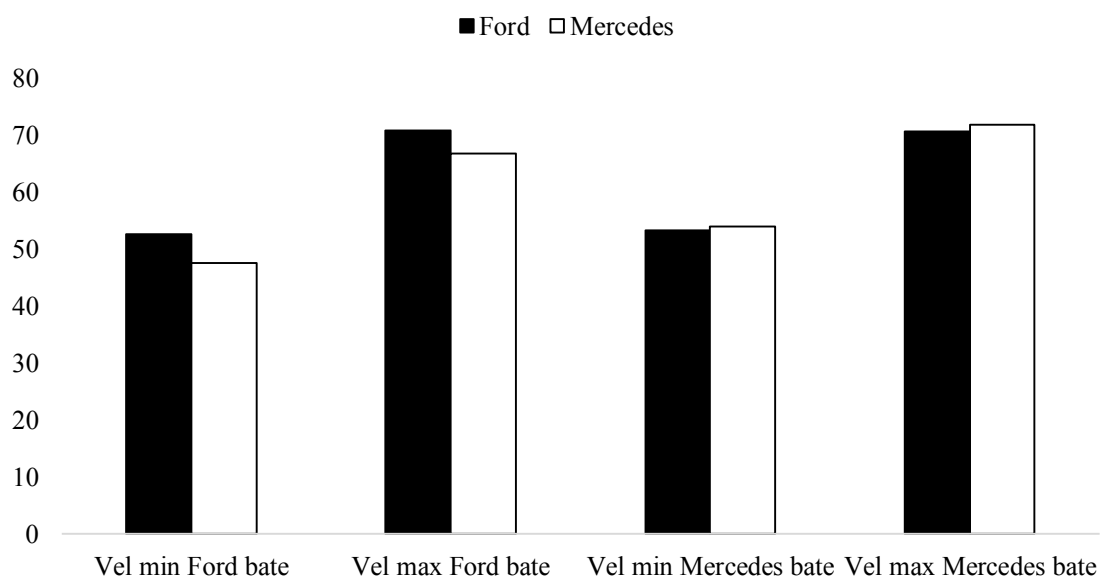
Responsabilidade. Na manipulação experimental, verificaram-se diferenças significativas na atribuição de responsabilidade, $F(1,206) = 4.03$, $p = .046$, sendo que na condição em que o Ford bate no Mercedes, o Ford é mais responsabilizado ($M = 4.37$, $DP = 1.80$) do que o Mercedes ($M = 3.77$, $DP = 1.81$), e na condição em que o Mercedes bate no Ford, o Mercedes é mais responsabilizado ($M = 4.21$, $DP = 1.62$) do que o Ford ($M = 3.93$, $DP = 1.72$). No entanto, nas duas condições, o Ford é mais responsabilizado do que o Mercedes.

Figura 5. *Diferenças na atribuição de responsabilidade na manipulação experimental.*



Velocidades. Na manipulação experimental verificaram-se diferenças marginalmente significativas, na atribuição de velocidade aos veículos no momento do acidente, $F(1,208) = 3.22$, $p = .074$, para o caso da velocidade mínima do Mercedes, tanto quando o Ford bate ($M = 47.57$, $DP = 27.10$) como quando é o Mercedes a bater ($M = 53.46$, $DP = 24.46$). Não se verificaram diferenças significativas entre quaisquer outras velocidades, mínima ou máxima, do Ford e do Mercedes, independentemente do carro que batia (*ns*).

Figura 6. *Diferenças de velocidades por condição da manipulação experimental.*



Orientação para a Dominância Social. Verificaram-se diferenças significativas entre as crenças igualitárias em função da condição de manipulação, $F(1,208) = 4.10$, $p = .044$, obtendo-se um valor superior na condição em que o Mercedes bate ($M = 2.14$, $DP = 1.31$) em comparação à condição em que é o Ford a bater ($M = 1.81$, $DP = 1.01$).

Não se verificaram diferenças entre a condição de manipulação e as crenças hierárquicas, $F < 1$, *ns*.

Discussão

Este estudo constrói-se em função do seguinte objetivo geral: estudar os efeitos das percepções que os participantes produzem acerca do estatuto das viaturas no seu comportamento como condutores. De acordo com este objetivo formularam-se os seguintes objetivos específicos: a) distinguir o estatuto social das viaturas com base em três categorias: Baixa Gama, Média Gama e Alta Gama; b) perceber se as representações de viaturas de diferentes estatutos estão associadas a diferentes valorizações das identidades sociais dos seus respetivos condutores, valorizações que se traduzirão em termos de estereótipos e avaliações diferenciadas dos seus comportamentos e competências de condução; c) estudar como os comportamentos de condutores de viaturas de diferentes estatutos são interpretados pelos outros, se suscitam estereótipos e avaliações diferentes; d) observar as diferenças nas interpretações em função de variáveis como o género, risco percecionado, os níveis de *road rage* dos condutores e a sua orientação para a dominância social.

Os resultados mostram que os homens se avaliaram como melhores condutores do que as mulheres. É possível que, uma vez que o estereótipo segundo o qual as mulheres são más condutoras está tão fortemente presente na nossa sociedade, que as inquiridas tenham acabado por assumir esse estereótipo, uma vez que, em relação à afirmação “Embora até possam respeitar mais o código, as mulheres conduzem pior do que os homens”, as mulheres negaram mais esta ideia do que os homens. Segundo esta lógica, ao confrontar os resultados evidenciados anteriormente, parece que as mulheres se contradizem ao autoavaliarem-se pior do que os homens, mas negando-o quando isso, de algum modo, parece ser sugerido na afirmação anterior. Deste modo sugere-se que

poderemos estar perante um caso de uma “profecia auto-realizável” (cf. Rosenthal & Jacobson, 1963).

Parece interessante salientar que os resultados relativos às probabilidades de acidente indicam que as mulheres atribuíram sempre percentagens de risco de acidentes superiores aos homens, nas três gravidades. Esse facto coloca-nos perante um conjunto de questões. São os homens que sobrestimam as suas capacidades de condutores? São as mulheres que subestimam as suas capacidades de condutoras? Ou será que estas duas hipóteses ocorrem em simultâneo (cf. McKenna, 1993; Groeger & Grande, 1996)? Estas são hipóteses plausíveis, baseadas em investigações, ainda que não exclusivas para o caso português, que mostram que os homens apresentam índices de acidente superiores aos das mulheres (European Transport Safety Council, 2013), tal como se verificou nos Estados Unidos, entre 1996 até 2005, que as mulheres representaram um terço (32%) dos acidentes fatais em comparação aos 68% relativos aos homens (National Highway Traffic Safety Administration, 2007).

Relativamente à experiência dos condutores, os menos experientes apontaram mais probabilidades de terem um acidente grave do que os outros. Por seu lado, os mais experientes apontaram a menor probabilidade de todas, o que faz sentido se tivermos em conta a experiência como um fator redutor de acidente. De acordo com um estudo sobre os jovens condutores da OCDE (2006), os índices de acidentes mortais para jovens abaixo dos 25 anos são quase duas vezes superiores aos dos condutores mais velhos. Os jovens do sexo masculino apresentam índices de mortalidade até três vezes superiores ao sexo feminino. Nesse mesmo estudo da OCDE são apontadas como causas a falta de experiência dos novos condutores, independentemente da idade, sendo também referida a imaturidade física e emocional, associada ao estilo de vida dos jovens (OCDE, 2006).

Relativamente ao trabalho presente, verificou-se, também, ao nível do risco percecionado, que condutores de carros de Alta Gama apresentam valores superiores de probabilidade de terem um acidente grave, diferenciando-se dos de Baixa e Média Gama. Esta evidência poderá estar relacionada com o facto de os condutores de carros de Alta Gama conduzirem carros mais potentes, conseguindo atingir com mais facilidade velocidades superiores. Esta ideia é suportada pela reação comportamental, que inclui exceder o limite de velocidade, segundo a qual os condutores de carros de alta gama apresentaram valores superiores de infrações relacionadas com o excesso de velocidade, em comparação aos condutores de carros de Média e Baixa Gama. Este argumento é reforçado ao analisarmos os clusters das gamas. Estes clusters mostram que os condutores

“satisfeitos” (que conduzem carros de alta e pretendem continuar a conduzir esse tipo de carros) consideram ter um risco de acidente de gravidade média e alta superior aos “ambiciosos” (que conduzem carros de baixa gama e pretendem conduzir um de alta gama) e “resignados” (que conduzem carros de baixa e média gama, pretendendo conduzir o mesmo tipo de carros). Assim, é possível que exista um ajustamento do efeito de sobrestimação das próprias capacidades, assumindo que os condutores de carros de alta gama conduzem carros capazes de atingir velocidades superiores.

Um outro aspeto interessante nos resultados é o facto dos indivíduos “ambiciosos” apresentarem respostas semelhante aos “satisfeitos”, por oposição aos “resignados”, que apresentam os índices mais baixos de probabilidade de acidentes.

Parece importante referir ainda que os participantes apontaram como principais causas de acidente, por ordem decrescente de frequências, o excesso de velocidade, a distração do condutor, o consumo de álcool, o uso de telemóvel, o incumprimento das regras de trânsito e a falta de civismo.

Também se observou que os homens evidenciaram níveis superiores de reação psicológica e comportamental em comparação com as mulheres, o que nos leva a supor que os homens podem ser, de facto, mais agressivos do que as mulheres, tal como demonstrado por Lawton e colaboradores (1997).

Também ao nível da prática de condução, os condutores com mais experiência apresentaram valores superiores nas escalas de reação psicológica e comportamental, em comparação com aqueles que foram apresentados pelos condutores com menos prática.

Também ao nível da agressividade rodoviária, é importante referir que a gama do carro atual não mostrou diferenças em função das reações psicológicas e comportamentais, sendo que essas diferenças só ocorreram no que diz respeito ao carro ideal, nomeadamente em relação à alta gama, cujos indivíduos obtiveram os níveis mais altos de todos, tanto na reação psicológica como na comportamental. Levanta-se então a seguinte questão: será que o desejo de um dia conduzir um carro de Alta Gama pode estar relacionado com a ambição de um estatuto social superior e se, por sua vez, isso se reflete em termos de dominância e poder?

Os resultados anteriores são consistentes em relação à mesma questão, mas em função aos clusters das gamas, uma vez que os respondentes “satisfeitos” são aqueles que apresentam os níveis mais elevados na reação psicológica, seguindo-se com valores próximos os “ambiciosos”, e surgindo, por fim, com os valores mais baixos, os “resignados”. No caso da reação comportamental, as diferenças surgem pela mesma

ordem que os resultados anteriores, mas desta vez com maior distância entre os condutores “satisfeitos” dos “ambiciosos”, o que faz sentido, uma vez que este tipo de reação diz respeito à infração de regras que não é percebida como um problema, comportamentos esses mais associados aos indivíduos que conduzem carros de Alta Gama. De alguma forma, é este *status quo* associado aos carros de Alta Gama que parece transmitir uma sensação de poder, e por isso de autoridade, refletindo-se numa maior facilidade em infringir regras, dando pistas em relação à questão levantada no parágrafo anterior.

Relativamente aos estereótipos verificaram-se diferenças entre três afirmações, do conjunto de proposições da escala em questão, e a gama do carro atual, como é o caso do item 1 (“Condutores de carros como os Audi e BMW, são muitas vezes arrogantes, acabando, por exemplo, por parar o carro em segunda fila sem se preocuparem muito com os outros.”), 3 (“As pessoas com mais dinheiro preocupam-se menos em cumprir as regras de trânsito.”) e 5 (“Os carros de gama alta são um sinal de luxo, normalmente comprados por pessoas vaidosas”). Nas respostas a estes itens, verificou-se que os condutores de carros de Alta Gama foram os que mais discordaram dessas afirmações, em comparação com os condutores de carros das outras gamas. Os condutores de carros de Baixa Gama foram aqueles que, por sua vez, discordaram menos em relação às mesmas afirmações. As restantes afirmações não mostraram diferenças significativas em função da gama do carro atual. Também, em relação à afirmação do item 1, em função da gama ideal, verificou-se o mesmo tipo de efeito: os indivíduos que desejam ter um carro de Alta Gama foram os que mostraram maior discordância, enquanto os condutores que desejam conduzir carros de Baixa Gama foram os que mais concordaram, constatando-se que não se verificaram diferenças em qualquer uma das outras afirmações. É notório que, principalmente os participantes que conduzem carros de Alta Gama, foram os que negaram mais afirmações que põem em causa o valor positivo da sua identidade social. Se não houvesse diferenciação nos valores obtidos, não existiria uma tomada de posição tão proeminente, logo em todas as três afirmações que têm em comum afirmações acerca dos carros de Alta Gama, tal como as mulheres o fizeram no item 6 (“Embora até possam respeitar mais o código, as mulheres conduzem pior do que os homens”), constatando-se que estas discordaram mais desta afirmação do que os homens. Em relação aos clusters das gamas, verificou-se, para os mesmos itens mencionados anteriormente (1, 3 e 5) em função dos carros de gama atual, o mesmo tipo de diferenças, sendo que o cluster 2 (condutores “satisfeitos”), foi o que mais discordou, em comparação com os restantes

clusters, dessas afirmações, como seria expectável, uma vez que diz respeito ao grupo dos condutores de carros de Alta Gama.

Relativamente aos resultados da orientação para a dominância social, estes mostraram que os homens apresentam valores significativamente superiores aos das mulheres no que diz respeito às crenças hierárquicas. Esse facto é consistente com a literatura, que afirma que os homens apresentam os valores mais altos de orientação para a dominância social e são mais favoráveis a medidas e situações de saliência hierárquica (Pratto, Sidanius, Stallworth & Malle, 1995; Sidanius & Pratto, 1999).

As diferenças ao nível das crenças hierárquicas observam-se também em relação ao efeito estatístico da prática. Os condutores mais experientes apresentam um valor superior aos restantes em crenças hierárquicas. Trata-se de uma problemática que podendo ser interessante, não foi objeto do meu estudo.

Além disto, foi observado um efeito entre a manipulação experimental, em função das crenças igualitárias, tendo os participantes atribuído maior culpa ao Mercedes quando é este a bater, do que quando o acidente é causado pelo Ford. Este efeito poderá decorrer de uma motivação para fazer justiça por parte dos participantes mais igualitários, que, assim, puniriam mais o alto estatuto como estratégia de estabelecimento de uma relação igualitária.

Também foi observado outro efeito entre a manipulação experimental, em função da prática, uma vez que os condutores mais experientes foram aqueles, em comparação aos condutores com média e baixa prática, que atribuíram sistematicamente valores de responsabilidade superior para o Mercedes do que para o Ford, quer na situação em que é o Ford a bater, quer quando é o Mercedes a bater.

Relativamente ao efeito das diferentes gamas dos carros atuais na manipulação experimental, não foram observadas diferenças no caso da Baixa e Alta Gama, sendo apenas os participantes que possuíam um carro de Média Gama que responsabilizaram mais o Ford quando este bateu, do que o Mercedes na situação em que este batia. Além disto, quando foi o Ford a bater, o Mercedes continuou a ser menos responsabilizado do que o Ford quando foi o Mercedes a bater, tendo sido a gama inferior invariavelmente mais responsabilizada. Em relação ao efeito das diferentes gamas dos carros ideais, só foram observadas diferenças no caso da Alta Gama, sendo que quando o Ford bateu, o Mercedes foi tão responsabilizado quanto o Ford no caso em que bateu o Mercedes. As diferenças residem no facto de ter sido atribuída uma responsabilização superior ao Mercedes quando este bateu do que ao Ford em situação idêntica, sendo que este é um

resultado curioso e inesperado, uma vez que o grupo de indivíduos que desejaria conduzir um carro do tipo do Mercedes o acabou por culpar mais. Assim, relativamente à atribuição de responsabilidade, verifica-se que apesar de ser sempre atribuída maior culpa à viatura que origina o acidente do que àquela que o sofre, os valores de culpa do Ford são invariavelmente superiores aos valores do Mercedes. Seria de esperar que o Mercedes fosse geralmente mais culpado, tendo em conta os resultados das crenças igualitárias em relação ao carro de Alta Gama. No entanto, o carro que representa o estatuto superior foi “poupado”, não havendo nenhuma hipótese *a priori* que apontasse para este resultado. Levanta-se então a questão: será que os indivíduos defendem situações de benefício para o alto estatuto, uma vez que sentem que a sua condição é temporária, para quando alcançarem esse estatuto também beneficiarem desses mesmos benefícios? Esta questão poderia ser explorada em estudos futuros.

Por último, as velocidades apontadas pelos participantes relativamente aos veículos no momento do acidente, foram consistentemente superiores para o Ford, independentemente do veículo que tinha batido. Na verdade, seria de esperar que o carro de gama superior fosse visto a circular com mais velocidade do que o carro de gama inferior (cf. Davies & Patel, 2005). O facto de esta diferença não se ter revelado significativa poderá ser devida à forte variabilidade das estimativas de velocidade feitas pelos participantes. De facto, estes estimaram, por exemplo, velocidades que oscilaram entre 0 km/h e 250 km/h. Talvez referenciando um limite mínimo e máximo os resultados tivessem sido diferentes, ou mesmo um caso de acidente diferente pudesse traduzir-se em resultados diferentes.

Conclusão

Este é o momento do trabalho que o encerra, depois de se ter proposto, justificado e discutido uma problemática, a qual esteve na origem de um estudo cujas opções e procedimentos metodológicos foram tornados públicos, tal como a interpretação e a discussão dos resultados que se obtiveram. É um momento que, dada a reflexão já produzida, será dedicado, em primeiro lugar, quer a referir o contributo do trabalho, na área em que o mesmo se situa, quer a propor um conjunto de iniciativas, no âmbito da

investigação, que decorrem da experiência, e da reflexão subsequente, que através da produção deste trabalho pudemos viver.

De acordo com os propósitos acabados de enunciar, pode considerar-se que esta dissertação poderá constituir um contributo para uma melhor compreensão dos fenómenos psicológicos e comportamentais presentes no contexto rodoviário. Tratando-se, provavelmente, do primeiro trabalho, em Portugal, que aborda e tenta compreender este contexto, de um ponto de vista social, relacionado com a perceção do estatuto dos automóveis e dos estereótipos a estes associados, espera-se que possa inspirar outros estudos sobre o comportamento dos condutores portugueses, dada a pertinência dos mesmos, face ao problema da sinistralidade rodoviária que continua a afetar o nosso país.

Se esta é uma mais valia deste trabalho e que revela a sua originalidade, importa associar à tentativa, já referida, de desvendar as representações que as pessoas produzem sobre os condutores, a partir da identificação das viaturas que estes utilizam, o investimento de carácter metodológico que o sustenta, já que estamos perante dois estudos, um que se produziu a partir de uma análise semântica das respostas dos inquiridos e outro, mais clássico do ponto de vista das opções e instrumentos de análise estatística que se promoveram.

Em suma, e para além do contributo destes estudos para se estudar, de forma mais fundamentada, os comportamentos dos condutores, pode considerar-se, ainda, o possível impacto dos mesmos no âmbito do setor privado automóvel, nomeadamente ao nível das campanhas de marketing e da projeção das imagens que estas difundem.

Pode afirmar-se que este é um trabalho que corresponde a uma iniciativa pioneira, em Portugal, o que significa que permite realizar uma reflexão que, a partir do mesmo, potencie a compreensão sobre outras possibilidades de estudar os fenómenos psicológicos e comportamentais presentes no contexto rodoviário. Neste sentido, defende-se que seria vantajoso introduzir, noutros estudos a realizar, variáveis que incluíssem outros tipos de veículos, nomeadamente motas e camiões. De igual modo, e apesar de já ter sido um contributo positivo operacionalizar a questão do estatuto dos automóveis em três categorias, baixa, média e alta gamas, seria também interessante, em estudos futuros, recorrer à utilização de categorias mais minuciosas, como, por exemplo, média-baixa gama, ou média-alta gama, para verificar até que ponto e como é que tais categorizações interferem nas perceções dos condutores inquiridos.

Finalmente, importa referir que num dos estudos produzidos recorreu-se a um acidente fictício que, em novos estudos a realizar, poderá ser formulado de forma ainda

mais polémica, tendo em conta a necessidade de superar um eventual posicionamento mais defensivo, por parte de quem responde aos questionários. De igual modo, e tendo por referência o estudo produzido, podem diferenciar-se os termos da responsabilidade do acidente, distinguindo-se quem poderá ser considerado legalmente culpado e quem poderá ser efetivamente responsável pelo acidente. Trata-se de abordagens distintas que assumem implicações diferentes, do ponto de vista das perceções dos inquiridos. Para além de uma tal opção poder enriquecer os estudos a realizar, poder-se-á superar, por esta via, as dúvidas que alguns respondentes possam ter sentido perante a situação com a qual foram confrontados.

Referências Bibliográficas

- Abrams, D., & Hogg, M. A. (1988). Comments on the motivational status of self-esteem in social identity and intergroup discrimination. *European Journal of Social Psychology*. 18(4), 317-334.
- Ajzen, I. (1985). *From intentions to actions: A theory of planned behavior*. In J. Kuhl & J. Beckmann (Eds.), *Action control: From cognition to behavior*. Berlin, Heidelberg, New York: Springer-Verlag., 11-39.
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes* 50 (2), 179–211.
- Allport, G. W. (1954). *The nature of prejudice*. Cambridge, MA: Addison-Wesley.
- Bassett, J. F. (2010). The Effects of Mortality Salience and Social Dominance Orientation on Attitudes Toward Illegal Immigrants. *Social Psychology* 41(1), 52-55.
- Benzécri, J. (1973). *L'Analyse des Données: L'Analyse des Données*. Paris: Dunod.
- Chaloupka-Risser, C. (2013) "Why do we need traffic psychology?" A collection of European opinions – put forward by traffic psychologists. *Collection by Christine Chaloupka-Risser, Austria*.
- Cheng, J., Tracy, J., Foulsham, T., Kingstone, A., Henrich, J. (2013). Two Ways to the Top: Evidence That Dominance and Prestige Are Distinct Yet Viable Avenues to Social Rank and Influence. *Journal of Personality and Social Psychology*, 104(1), 103-125. DOI: 10.1037/a0030398
- Comissão Europeia (1999). Regulation (eec) no 4064/89 merger procedure. article 6(1)(b) non-opposition, 17/03/1999, Brussels.
- Crawley D., Bacs M., Nascimento M., Pavon K. (2014, March). Personality, mortality salience, eyewitness reliability, race, and judgments of criminal suspects. Poster presented at the meeting of the Eastern Psychological Association, Boston, MA.
- Davies, G. M., & Patel, D. (2005). The influence of car and driver stereotypes on attributions of vehicle speed, position on the road and culpability in a road accident scenario. *Legal and Criminological Psychology*, 10(1), 45-62.
- Doob, A. N., & Gross, A. E. (1968). Status of Frustrator as an Inhibitor of Horn-Honking Responses. *The Journal of Social Psychology*, 76(2), 213-218.
- European Transport Safety Council (2013). *Back on track to reach the EU 2020 Road Safety Target? 7th Road Safety PIN Report*. ISBN: 9789076024387

- Fuller, R. (1984). A conceptualization of driving behaviour as threat avoidance. *Ergonomics*, 27, 1139 – 1155.
- Fuller, R. (2005). Towards a general theory of driver behaviour. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 461 – 472.
- Fuller, R. (2008). *Recent developments in driver control theory: From task difficulty homeostasis to risk allostasis*. Paper presented at the Fourth International Conference on Traffic Psychology, Washington, DC.
- Glendon, I. (2011) *Traffic psychology: A state-of-the-art review*. In P. Martin, F. Cheung, M. Kyrios, L. Littlefield, M. Knowles, B. Overmier, & J.M. Prieto (eds), *The IAAP Handbook of Applied Psychology*. Oxford: Wiley-Blackwell, 545-558.
- Greening, L., & Chandler, C. C. (1997). Why it can't happen to me: The base rate matters, but overestimating skill leads to underestimating risk. *Journal of Applied Social Psychology*, 27, 760-780.
- Groeger, J. A., Rothengatter, J. A. (1998). *Traffic psychology and behavior*. Transportation Research Part F, 1 (1), 1-9.
- Groeger, J. A. (2000). *Understanding driving: Applying cognitive psychology to a complex everyday task*. Hove, UK: Psychology Press.
- Groeger, J. A. (2002). *Trafficking in cognition: applying cognitive psychology to driving*. Transportation Research Part F 5 (2002) 235–248.
- Groeger, J. A., & Grande, G. E. (1996). Self-preserving assessments of skill? *British Journal of Psychology*, 87, 61-79.
- Hauber, A. R. (1980). The social psychology of driving behaviour and the traffic environment: Research on aggressive behaviour in traffic. *Applied Psychology*, 29(4), 461-474.
- Heaven, P. C. (1999). Attitudes Toward Women's Rights: Relationships with Social Dominance Orientation and Political Group Identities. *Sex Roles* 41(718), 605-614.
- Hennessy, D. (2011). Social, Personality, and Affective Constructs in Driving. *Handbook of Traffic Psychology*, 149-163.
- Heino, A. (1996). *Risk taking in car driving: Perceptions, individual differences and effects of safety incentives*. Zutphen, the Netherlands: Walburg Druk.
- Ho, A. K., Sidanius, J., Kteily, N., Sheehy-Skeffington, J, Pratto, F., Henkel, K. E., Foels, R., & Stewart, A. L. (2015). The nature of social dominance orientation:

- Theorizing and measuring preferences for intergroup inequality using the new SDO7 scale. *Journal of Personality and Social Psychology*, 109(6), 1003-1028.
- Hogg, M. A. (2001). *Social categorization, depersonalization, and group behavior*. In M. A. Hogg & R. S. Tindale (Eds.), *Blackwell handbook of social psychology: Group processes* (pp. 56–85). Oxford, England: Blackwell.
- Hogg, M. A., & Mullin, B.-A. (1999). *Joining groups to reduce uncertainty: Subjective uncertainty reduction and group identification*. In D. Abrams & M. A. Hogg (Eds.), *Social identity and social cognition* (pp. 249–279). Oxford, England: Blackwell.
- Jann, B. (2002). *Driver Aggression as a Function of Status Concurrence: An Analysis of horn-Honking Responses*. Switzerland: University of Bern, Institute of Sociology
- Knapper, C. K., & Cropley, A. J. (1980). Interpersonal factors in driving. *Applied Psychology*, 29(4), 415-438.
- Lajunen, T. (1997). *Personality factors, driving style and traffic safety*. Helsinki, Finland: Traffic Research Unit, University of Helsinki.
- Lawton, R., Parker, D., Manstead, A. S. R., & Stradling, S. G. (1997). The role of affect in predicting social behaviors: The case of road traffic violations. *Journal of Applied Social Psychology*, 27, 1258-1276.
- Lebart, L. & Morineau, A. (1982). *SPAD: Système Portable pour l'Analyse des Données*. Paris: Cujas.
- Marsh, P. & Collett, P. (1986) *Driving Passion*. London: Jonathan Cape.
- Matthews, G. (2001). *A transactional model of driver stress*. In P. A. Hancock & P. A. Desmond (Eds.), *Stress, workload, and fatigue* (pp. 133 – 163). Mahwah, NJ: Erlbaum.
- Mcgarva, A. R., & Steiner, M. (2000). Provoked driver aggression and status: A field study. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 3(3), 167-179.
- McKenna, F. P. (1993). It won't happen to me: Unrealistic optimism or illusion of control? *British Journal of Psychology*, 84, 39-50.
- McKenna, F. P., & Myers, L. B. (1997). Illusory self-assessments – Can they be reduced? *British Journal of Psychology*, 88, 39-51.
- Näätänen, R. & Summala, H. (1976). *Road user behaviour and traffic accidents*. North Holland: Oxford.

- National Highway Traffic Safety Administration (2007). *Comparison of Crash Fatalities by Gender and Year From 1996 to 2005*. US: Department of Transportation.
- OCDE (2006). *Young Drivers: The Road to Safety*. ISBN 92-821-1334-5.
- Poteat, V. P., Espelage, D. L., & Green, H. D. (2007). The Socialization of Dominance: Peer Group Contextual Effects on Homophobic and Dominance Attitudes. *Journal of Personality and Social Psychology* 92(6), 1040-1050.
- Pratto, F., Sidanius, J., Stallworth, L. M., & Malle, B. F. (1994). Social dominance orientation: A personality variable predicting social and political attitudes. *Journal of Personality and Social Psychology* 67(4), 741-763.
- Rosenthal, R., & Jacobson, L. F. (1968). Teacher Expectations for the Disadvantaged. *Scientific American*, 218(4), 19-23.
- Ross, L. (1977). The intuitive psychologist and his shortcomings: Distortions in the attribution process. In L. Berkowitz (Ed.), *Advances in experimental social psychology*. New York: Academic Press.
- Sidanius, J., & Pratto, F. (1993). The dynamics of social dominance and the inevitability of oppression. In P. Sniderman & P. E. Tetlock (Eds.), *Prejudice, politics, and race in America today* (pp. 173-211). Stanford, CA: Stanford University Press
- Sidanius, J., & Pratto, F. (1999). *Social Dominance*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Solomon, S., Greenberg, J., & Pyszczynsky, T. (1998). Tales from the crypt: On the role of death in life. *Zygon*, vol. 33(1). ISSN 0591-2385
- Tajfel, H. (1974). Social identity and intergroup behavior. *Social Science Information*, 13(2), 65-93.
- Tajfel, H. (1978). *Differentiation Between Social Groups: studies in the social psychology of intergroup relations* (pp. 27-76). London: Academic Press.
- Turner, J. C. (1982). *Towards a cognitive redefinition of the social group*. In H. Tajfel (ed.), *Social Identity and Intergroup Relations*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Turner, J. C., Hogg, M. A., Oakes, P. J., Reicher, S. D. & Wetherell, M. S. (1987). *Rediscovering the social group: A self-categorization theory*. Londres: Blackwell.
- Whitlock, F.A. (1971). *Death on the Road*. London: Tavistock.

ANEXOS

Anexo 1. *Caraterísticas atribuídas aos veículos de diferentes gamas.*

	Baixa Gama	Média Gama	Alta Gama
	<i>n</i>	<i>n</i>	<i>n</i>
Acessibilidade	14	4	0
Boa Imagem	8	13	13
Caro	1	1	14
Citadino	9	7	0
Comum	10	11	0
Conforto	4	10	8
Desempenho	2	4	3
Designação Pejorativa	0	0	7
Desportivo	1	2	5
Económico	12	5	0
Eficiência	2	4	0
Estacionamento	3	2	0
Estatuto	0	0	5
Familiar	0	15	1
Fraco	4	1	0
Grande	1	5	4
Jovem	3	3	0
Longevidade	6	5	7
Luxo	0	0	10
Moderno	3	5	2
Ostentação	0	0	6
Pequeno	13	2	1
Potência	0	0	9
Prático	5	4	0
Rapidez	1	8	12
Riqueza	0	0	24
Segurança	1	6	4
Simplicidade	4	5	0
Topo de gama	0	0	4
Trabalho	0	4	4
Utilitário	6	3	2

Nota. Apresentam-se os *n* de participantes a mencionar cada palavra para as diferentes gamas.

Anexo 2. *Caraterísticas atribuídas aos condutores de veículos de diferentes gamas.*

	Baixa Gama	Média Gama	Alta Gama
	<i>n</i>	<i>n</i>	<i>n</i>
Arrogância	0	0	10
Aventureiro	2	2	5
Bom gosto	2	6	0
Celebridade	0	0	5
Citadino	4	2	0
Classe Média	3	6	0
Cuidadoso	3	3	1
Descontração	7	2	0
Empresário	0	7	19
Falta de jeito	3	1	1
Família	1	7	0
Idiota	1	1	3
Jovem	16	9	1
Mulher	7	2	0
Normalidade	6	9	1
Novo-Rico	0	1	5
Pai/ Mãe	2	5	0
Parolo	0	3	2
Perigo	0	0	5
Pobreza	14	3	0
Poder	0	0	9
Poupança	6	3	0
Prático	6	3	0
Responsabilidade	3	3	0
Riqueza	0	2	27
Simpatia	4	2	1
Simples	7	4	0
Solteiro	4	1	0
Trabalho	4	5	0
Vaidade	1	0	17
Velho	5	3	2
Velocidade	3	2	1
Viajante	2	1	1

Nota. Apresentam-se os *n* de participantes a mencionar cada palavra para os condutores das diferentes gamas.

Anexo 3. *Posições relativas dos estímulos do veículo no espaço definido pelos dois fatores da AFC e respectivas contribuições para cada um desses fatores.*

Estímulos	Massa	Inércia	Coord. 1	CID1	Coord. 2	CID2	QRD1	QRD2
Baixa Gama	,292	.249	-,901	,313	,752	,395	,722	,278
Média Gama	,333	.152	-,447	,088	-,853	,579	,332	,668
Alta Gama	,375	.348	1,100	,599	,172	,027	,987	,013

Anexo 4. *Palavras mais características de cada um dos estímulos do veículo.*

Palavras	Massa	Coord. 1	CID1	Coord. 2	CID2	QRD1	QRD2
Riqueza	.062	1,453	,173	,411	,025	,958	,042
Luxo	.026	1,453	,072	,411	,010	,958	,042
Potência	.023	1,453	,065	,411	,009	,958	,042
Designação pejorativa	.018	1,453	,050	,411	,007	,958	,042
Ostentação	.016	1,453	,043	,411	,006	,958	,042
Estatuto	.013	1,453	,036	,411	,005	,958	,042
Topo de Gama	.010	1,453	,029	,411	,004	,958	,042
Caro	.041	1,160	,073	,345	,012	,953	,047
Desportivo	.021	,612	,010	-,027	,000	,999	,001
Rapidez	.054	,549	,022	-,455	,027	,724	,276
Trabalho	.021	,431	,005	-,812	,033	,338	,662
Grande	.026	,167	,001	-,674	,028	,100	,900
Segurança	.028	,098	,000	-,798	,043	,027	,973
Boa Imagem	.088	,050	,000	-,198	,008	,102	,898
Conforto	.057	,044	,000	-,449	,027	,017	,983
Longevidade	.047	,004	,000	,193	,004	,001	,999
Desempenho	.023	-,043	,000	-,369	,008	,024	,976
Moderno	.026	-,362	,004	-,397	,010	,600	,400
Familiar	.041	-,462	,012	-1,883	,350	,098	,902
Utilitário	.028	-,546	,011	,499	,017	,684	,316
Eficiência	.016	-,790	,013	-,759	,021	,662	,338
Simplicidade	.023	-,857	,023	-,333	,006	,923	,077
Comum	.054	-,876	,055	-,211	,006	,969	,031
Jovem	.016	-,890	,016	-,120	,001	,990	,010
Prático	.023	-,924	,026	,093	,000	,994	,006
Citadino	.041	-,928	,047	,120	,001	,991	,009
Estacionamento	.013	-,950	,015	,263	,002	,959	,041
Pequeno	.041	-,950	,049	1,231	,149	,519	,481
Económico	.044	-1,014	,060	,669	,047	,806	,194
Acessibilidade	.047	-1,057	,069	,945	,099	,694	,306
Fraco	.013	-1,070	,020	1,030	,033	,661	,339

Anexo 5. *Posições relativas dos estímulos do condutor no espaço definido pelos dois fatores da AFC e respectivas contribuições para cada um desses fatores.*

Palavras	Massa	Inércia	C1	CID1	C2	CID2	QRD1	QRD2
Baixa Gama	,352	,247	,795	,260	-,651	,388	,769	,231
Média Gama	,297	,161	,535	,100	,882	,603	,450	,550
Alta Gama	,352	,468	-1,247	,640	-,095	,008	,997	,003

Anexo 6. *Palavras mais características de cada um dos estímulos dos condutores.*

Palavras	Massa	C1	CID1	C2	CID2	QRD1	QRD2
Pobreza	,052	,877	,046	-,992	,132	,635	,365
Solteiro	,015	,870	,013	-,898	,032	,677	,323
Descontração	,027	,864	,024	-,809	,047	,717	,283
Mulher	,027	,864	,024	-,809	,047	,717	,283
Citadino	,018	,830	,015	-,364	,006	,920	,080
Poupança	,027	,830	,022	-,364	,009	,920	,080
Prático	,027	,830	,022	-,364	,009	,920	,080
Simples	,033	,821	,026	-,243	,005	,962	,038
Responsabilidade	,018	,779	,013	,302	,004	,937	,063
Trabalho	,027	,762	,019	,525	,020	,825	,175
Jovem	,079	,734	,050	-,257	,014	,948	,052
Classe Média	,027	,728	,017	,969	,067	,557	,443
Pai/Mãe	,021	,714	,013	1,160	,074	,458	,542
Bom gosto	,024	,703	,014	1,303	,107	,393	,607
Família	,024	,665	,013	1,803	,206	,233	,767
Normalidade	,048	,610	,021	,643	,052	,667	,333
Simpatia	,021	,503	,006	-,348	,007	,823	,177
Cuidadoso	,021	,459	,005	,224	,003	,904	,096
Velocidade	,018	,431	,004	-,123	,001	,965	,035
Falta de jeito	,015	,392	,003	-,608	,015	,481	,519
Velho	,030	,361	,005	-,208	,003	,871	,129
Viajante	,012	,257	,001	-,335	,004	,567	,433
Parolo	,015	-,208	,001	1,283	,065	,055	,945
Aventureiro	,027	-,465	,007	-,003	,000	1,000	,000
Idiota	,015	-,565	,006	-,028	,000	,999	,001
Empresário	,079	-,899	,075	,439	,040	,903	,097
Novo-Rico	,018	-1,113	,026	,177	,001	,989	,011
Riqueza	,088	-1,317	,179	-,072	,001	,999	,001
Vaidade	,055	-1,328	,113	-,328	,015	,973	,027
Arrogância	,030	-1,461	,076	-,248	,005	,987	,013
Poder	,027	-1,461	,068	-,248	,004	,987	,013
Perigo	,015	-1,461	,038	-,248	,002	,987	,013
Celebridade	,015	-1,461	,038	-,248	,002	,987	,013

Anexo 7. *Análise de componentes principais com rotação Varimax do Road Rage.*

	Fator 1	Fator 2
	Reação Psicológica	Reação Comportamental
Variância explicada	40.40%	13.79%
1.1. “Enerva-se com outros condutores que o obstruem, não prestam atenção, ou conduzem mal à sua beira”	.77	.36
1.2. “Ultrapassa o limite de velocidade, mesmo quando tem tempo mais do que suficiente para chegar ao seu destino.”	.29	.79
1.3. “Pensa coisas negativas acerca de outros condutores que o irritam, mas sem reagir verbalmente.”	.81	.15
1.4. “Quando pensa que os outros condutores não estão a raciocinar bem ou estão desatentos, irrita-se com a forma como conduzem.”	.85	.24
1.5. “Esforça-se por pensar de forma positiva sobre outros condutores quando o aborrecem ou irritam, aceitando o facto de que quem conduz tem sempre que passar por situações desagradáveis.”	-.32	.25
1.6. “Infringe uma lei ou uma regra sem grande importância, desde que saiba que não sofrerá consequências.”	.27	.75
1.7. “Insulta outro condutor que o irrite, mesmo que ele não o consiga ouvir.”	.39	.54
1.8. “Segue outro condutor que o tenha irritado a curta distância, tentando assustá-lo como castigo.”	.10	.22
1.9. “Abranda, travando até, quando outro veículo vai demasiado próximo atrás de si, de forma a afastá-lo.”	.24	-.42
1.10. “Abana a cabeça a condutores que o irritam.”	.77	.39
α de Cronbach	.85	.79

Nota. Negrito indica itens com maior saturação ($\geq .75$).

Anexo 8. *Análise de componentes principais com rotação Varimax da Orientação para a Dominância Social.*

	Fator 1	Fator 2
	Crenças Igualitárias	Crenças Hierárquicas
Variância explicada	40.38%	15.11%
4.1. Uma sociedade ideal implica que alguns grupos estejam no “topo” e outros no “fundo”.	.72	.16
4.2. Alguns grupos de pessoas são simplesmente inferiores a outros grupos.	.47	.21
4.3. Nenhum grupo deveria ser dominante na sociedade.	.36	.49
4.4. Os grupos que estão no “fundo” são tão merecedores como os grupos que estão no “topo”.	-.020	.82
4.5 A igualdade entre grupos não deveria ser o nosso objetivo principal.	.82	.07
4.6. . É injusto tentar fazer com que os grupos sejam iguais.	.76	.18
4.7. Devemos fazer o que podemos para igualar as condições para grupos diferentes.	.42	.67
4.8. Devemos trabalhar para dar a todos os grupos uma oportunidade igual para serem bem-sucedidos.	.20	.82
α de Cronbach	.71	.73

Nota. Negrito indica itens com maior saturação ($\geq .67$).

Anexo 9. *Causas Prováveis de Acidente e Respetivas Descritivas para os Participantes.*

Causas Prováveis de Acidente	Participantes (N = 196)
	n(%)
1. Excesso de Velocidade	82 (41.8)
2. Distração do condutor	51 (26.0)
3. Álcool	23 (11.7)
4. Uso de Telemóvel	15 (7.7)
5. Incumprimento das regras de trânsito	12 (6.1)
6. Falta de civismo	12 (6.1)
7. Cansaço	9 (4.6)
8. Incompetência	8 (4.1)
9. Irresponsabilidade	7 (3.6)
10. Excesso de confiança	6 (3.1)
11. Imprudência	4 (2.0)
12. Ultrapassagens perigosas	4 (2.0)
13. Falta de sinalização nas manobras	4 (2.0)
14. <i>Stress</i>	3 (1.5)
15. Insegurança	3 (1.5)
16. Falta de cuidado	2 (1.0)
17. Drogas	2 (1.0)
18. Falta de consciência	1 (0.5)
19. Mau tempo	1 (0.5)
20. Estradas mal sinalizadas	1 (0.5)
21. Carros a mais	1 (0.5)
22. Falta de consciência dos outros	1 (0.5)
23. Desconhecimento das regras de trânsito	1 (0.5)
24. Estradas em más condições	1 (0.5)